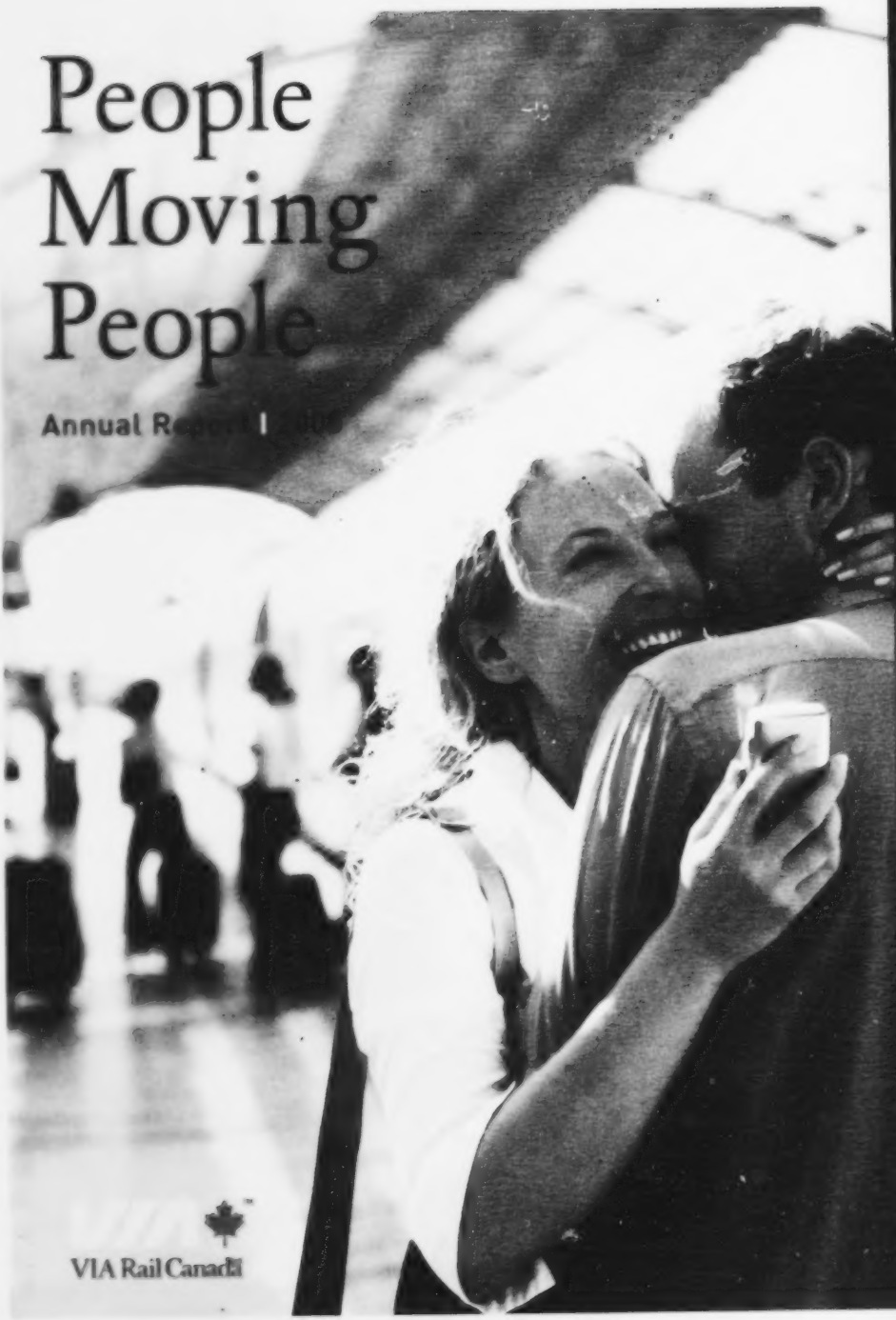
People Moving People

Annual Report 1998



VIA Rail Canada

Letter to the Minister

The Honourable Lawrence Cannon, PC, MP
Minister of Transport, Infrastructure and Communities, Ottawa

Dear Minister:

In accordance with the provisions of the *Financial Administration Act*, we are pleased to submit VIA Rail Canada Inc.'s Annual Report for the year ending December 31, 2005.

Paul Côté

Paul Côté
President and Chief Executive Officer

Table of Contents

01 The Year at a Glance
02 Corporate Overview
03 VIA's Strategic Plan... Moving Forward

04 Message from the Board of Directors
06 Message from the President

08 The Year in Review
- 11 Safety
- 17 People
- 21 Service
- 27 Growth
- 31 Entrepreneurship
- 35 Environment

39 Corporate Governance
40 Management Discussion and Analysis

46 Financial Statements

® Registered trademark owned by VIA Rail Canada Inc.
™ Trademark owned by VIA Rail Canada Inc.

Printing: Integria Design: epicentre.qc.ca

2007-01380/

The Year at a Glance

The following key financial indicators and operating statistics summarize the performance of the Corporation for the year 2005 with comparative data for the years 2001 to 2004.

	2005	2004	2003	2002	2001
Key financial indicators					
Total revenue	289.8	258.7	250.3	270.8	253.8
Cash operating expenses [1]	465.7	443.8	431.4	424.2	416.9
Capital expenditures	21.2	20.2	77.4	98.4	146.7
Government funding:					
Operating	169.0	177.4	181.1	153.7	163.3
Capital	0.7	20.2	82.4	103.4	151.7
Total Government funding [2]	169.7	197.6	263.5	257.1	315.0
Key operating statistics [3]					
Revenue/Cash operating expenses ratio	62.4	58.8	58.5	64.5	61.5
Total passengers carried	4,097	3,887	3,789	3,981	3,865
Total passenger-miles	888	851	857	948	921
Government operating funding per passenger-mile	19.0	20.8	21.1	16.2	17.7
Yield	28.6	28.0	26.8	26.6	25.3
Train-miles operated	6,740	6,721	6,780	6,770	6,665
Car-miles operated	48,614	48,396	48,682	48,262	46,102
Average passenger load factor	55	53	53	57	57
Average number of passenger-miles per train-mile	132	126	126	140	138
On-time performance	81	70	73	84	85
Number of employees at year-end	3,059	3,027	3,051	3,054	3,013

1 | Cash operating expenses used in the calculation of the Revenue/Cash operating expenses ratio, exclude amortization of Property, plant and equipment, reorganization charges, accounting accrual for compensation, unrealized gains on derivative financial instruments, pension and employee future benefits.

2 | Excludes internal funding from the Asset Renewal Fund of $27.4 million in 2005 and $7.7 million in 2004 and includes a capital funding contribution to the Asset Renewal Fund of $5 million in 2001, 2002 and 2003.

3 | Key operating statistics are unaudited.

Corporate Overview

VIA Rail operates Canada's national passenger rail service on behalf of the Government of Canada. An independent Crown Corporation established in 1977, we provide Canadians with a safe, efficient and environmentally responsible passenger service, operating year-round to over 450 communities, both large and small, including many where rail travel is the only transportation service available. We do this by delivering quality service to our customers, by maximizing revenues and controlling costs, and by building on the market strengths of passenger rail – one of the safest, most reliable and environmentally sustainable modes of transportation available.

OUR SERVICES, COAST TO COAST

We operate up to 492 trains weekly on 12,500 kilometres of track, connecting over 450 Canadian communities. With approximately 3,000 employees, VIA carried 4.1 million passengers over 888 million passenger-miles in 2005.

In Western Canada, VIA provides year-round, all-weather intercity transportation, including service to remote communities. The legendary Western transcontinental train the *Canadian*™ provides service thrice weekly between Toronto and Vancouver.

In the Quebec City-Windsor corridor, VIA's trains provide intercity passengers with fast, convenient, comfortable and affordable service, downtown-to-downtown, between Canada's largest business centres.

In Eastern Canada, the *Ocean*™ runs six times a week between Montreal and Halifax, offering its friendly *Easterly*™ class service from May to October. The *Chaleur*™ makes three trips each week from Montreal through the Gaspé Peninsula.

In rural and remote areas, VIA operates services designated by the government to meet regional transportation needs.

VIA's Strategic Plan... Moving Forward

OUR VISION

At VIA, we will be the Canadian leader of service excellence in passenger transportation.

OUR MISSION

We will work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers.

OUR VALUES

CUSTOMER FOCUS

We appreciate and listen to our customers, and we innovate to provide the best passenger transportation experience at the best value for money.

RESPECT

We are human – people who respond with integrity to the needs of our customers, to each other and to the people and communities we serve.

PASSION

We are passionate about passenger rail and the role that it can play in the social, economic, and environmental development of Canada.

Message from the Board of Directors

VIA is one of the most trusted passenger services in Canada today. An independent survey ranked it number one in the transportation industry in 2005 – higher than every other company, passenger or freight, in the country.[1]

This trust reflects VIA's ability to provide good value for money to paying customers, to the Canadian taxpayer, and to its shareholder, the Government of Canada. Passenger rail served a record number of travellers across Canada in 2005, and VIA achieved the highest annual revenue growth in its history. We are recognized for our excellent customer service, with 40 per cent of customers reporting that we exceeded their expectations. And despite rising charges for fuel and operations, VIA improved cost-recovery once again – the overall revenue/cost ratio in 2005 was 62 per cent, up from 59 per cent in 2004.

VIA's performance in 2005 confirms that there is a real need for the kind of transportation alternative that rail provides. No other mode of transportation can deliver the same kind of safe, year-round, comfortable travel option for Canadian travellers.

This option is becoming increasingly important to Canadians who are concerned about traffic congestion, highway safety, and the environmental consequences of their transportation choices. Passenger rail is simply the safest, the most efficient, and the most environmentally responsible choice for travel in Canada today.

However, without clear direction from the Government of Canada and a commitment of adequate resources, we must raise serious concerns about the continued success of passenger rail.

[1] As reported in the Leger and Leger Corporate Reputation Study, May 2005.

Investment in passenger rail infrastructure and equipment are critical if the Corporation is to continue serving Canadians well. VIA and its shareholder, the Government of Canada, continue to explore how to best serve this need. The level and nature of any such investment requires decisions with respect to the role of passenger rail, and clear choices about how VIA can best serve Canada in the future.

Pending such decisions, VIA has drawn on limited reserves to fund the equipment and infrastructure needs which are most critical to the continued viability of its passenger services. At the same time, it has become impossible to replenish these reserves, given unforeseen negative market conditions, rising operating costs, and operating funding levels that have not been adjusted for inflation for many years.

With delays in capital investment, the Corporation now has almost no resources to address infrastructure and equipment needs, or to cover operating shortfalls over the coming years.

Both VIA's Board of Directors and VIA management are fully committed to working with the Government of Canada to achieve its policy objectives for the role of passenger rail in public transportation.

Notwithstanding the above challenges, VIA is well prepared to move forward. Travel markets across the country show signs of improving, and the Corporation has an exceptional management team and exceptional people – people who have proven their extraordinary capacity to provide the best possible service to customers and to the taxpayers of Canada.

The Government appointed nine new members to the Board in 2005. We welcome them and extend our thanks to the seven members whose terms ended the same year.

We are confident that VIA will continue to earn the trust of Canadians, and to meet their high expectations for national passenger rail service.

Message from the President

The people of VIA Rail Canada strive to be leaders in service excellence in passenger transportation. Despite challenges early in the year, VIA's performance in 2005 was one of the best yet for the passenger rail service.

As we entered the year, the Canadian travel industry was still struggling to recover from the market downturn that began in 2003. Despite this, by the end of 2005 we had increased revenues by $31 million. We reversed the decline in on-time performance with one of the best year-over-year improvements ever achieved. And we carried more customers than ever – with ridership passing the four million mark for the first time in the current network's history.

Everyone at VIA helped to make these results possible. Early in the year we developed a new Strategic Plan to align all of VIA's people, energy and resources with what we do best – serving our customers. We found new and innovative ways to deliver a service that goes beyond business-as-usual, providing a travel experience that anticipates and exceeds the high expectations of our customers. We brought new entrepreneurial energy to running the business of passenger rail, increasing productivity and value-for-money. We renewed our fundamental commitment to provide Canadians with a passenger service that is safe, secure, and environmentally sustainable.

Results in 2005 demonstrate the remarkable fit between rail and the demands of travel today. While every mode has its place in the public transportation system, Canadians are choosing to travel by rail in record numbers because it provides a unique alternative to travel by other modes – efficient and high quality service, comfort and security, and year-round reliability, at a reasonable cost.

That service will continue to depend on the talents of VIA's people. Our Strategic Plan includes a new focus on those talents, transforming the way we manage human resources. This transformation involves a comprehensive review of training programs, compensation and performance incentives, and hiring and succession planning to ensure that we have the right people, with the right talents, to take passenger rail into the future.

Of course, the future of passenger rail also depends on policy direction from the Government of Canada. VIA's management and Board of Directors are actively addressing the long-term role of passenger rail in Canada. It is hoped that these concerns will be addressed through clear policy decisions with respect to operating funding and investment in rail infrastructure and equipment by our shareholder.

The Board has expressed its confidence in VIA's management, and a commitment to provide sound oversight and a strategic, long-term direction for the Corporation.

We believe in the value of the service we provide. We believe in the potential of passenger rail for the future. And we are committed to delivering the best possible service to Canadians, now and in the years ahead.

The Year in Review

In 2005, VIA re-established Canada's national passenger rail service as a leader in passenger transportation. With a strategic plan more precisely focused on customer service than ever before, the Corporation made dramatic improvements in ridership, revenues and cost-recovery over 2004, matching or exceeding growth in key markets and recapturing the year-over-year momentum that rail achieved in recent years. This once again allowed the Corporation to return exceptional value to Canadian taxpayers.

VIA's momentum was seriously undermined in 2003, when domestic and foreign travel in Canada declined significantly due to SARS and a series of natural disasters. Recovery for the travel industry as a whole was slow and sporadic at best in 2004, and attracting and retaining customers throughout the industry continues to be a very high priority. Nevertheless, in 2005, VIA fared well in all regions of the country.

While it achieved strong year-end performance, the Corporation entered 2005 facing major challenges. Revenues were lower than anticipated and there were jumps in key operating costs, such as fuel, that were beyond the Corporation's control. VIA also began the year with grave concerns about the capacity of the rail infrastructure to sustain efficient train service, and faced continuing uncertainty about capital investment, about operating funding, and about the long-term policy direction for operating the national passenger rail service.

MOVING FORWARD IN 2005

Early in 2005, VIA's President and senior executives met with employees to discuss these challenges, and to develop a clear strategy for moving forward. These discussions identified the need to focus on VIA's key strength in the marketplace – customer service – and to align every aspect of the Corporation's mission, vision and values with this focus on the customer.

Some 2,100 employees took part in meetings and discussions on VIA's new Strategic Plan, entitled *Moving Forward* (see page 3). The *Moving Forward* plan provides a renewed focus on customer service, drawing on the creative energy, innovation and passion of the entire organization.

Based on VIA's vision, mission and values, the plan identifies specific strategic goals with respect to safety, people, service, growth, entrepreneurship and the environment. These goals confirm VIA's commitment to the long-term sustainability of passenger rail, reinforcing its dedication to improving rail service and meeting measurable performance objectives.

Success in addressing each of these goals was critical to VIA's success in 2005.

Safety

We will provide a safe and secure environment for our customers, ourselves and the general public.

Safety and security have become a primary concern for travellers. Heavy traffic and congestion on highways, especially surrounding urban areas, have heightened concerns about the risks of road travel, and many Canadians are exploring safer alternatives. World events have brought security to the forefront of public attention, as Canadians seek assurances that their personal security – and the transportation system itself – are well protected from the threat of terrorist or criminal activity.

Passenger rail is widely recognized as a very safe mode of public transportation. VIA and all its employees recognize a fundamental obligation to protect the safety and security of every customer and every community served by passenger rail.

WORKPLACE HEALTH AND SAFETY

VIA's commitment to safety is present everywhere in the organization.

Management, unions and employees work together to ensure that VIA provides all employees with a safe work environment. Health and Safety committees monitor safety issues and performance at all locations, inspecting facilities, identifying and addressing potential safety hazards, and maintaining a high level of safety awareness.

In 2005, VIA's Eastern Services Equipment Maintenance team marked a safety milestone that sets an example for the entire organization: eight years without a single work-related injury requiring time off from the job. VIA also addresses health concerns through national health initiatives. At the request of employees, VIA conducted an influenza immunization program in the fall of 2005, making flu shots universally available on a voluntary basis, free of charge.

VIA'S SAFETY MANAGEMENT SYSTEM

VIA developed and implemented a comprehensive Safety Management System in 2001. The System defines specific rules, procedures, and responsibilities for maintaining a safe work environment for employees, and a safe passenger service for customers. Since its inception, it has passed three audits by Transport Canada, confirming that the Corporation and its employees are following good safety management practices.

Employees at all levels were actively involved in reviewing the Safety Management System in 2005, providing essential feedback for continually monitoring and refining safety procedures. Safety targets and performance measures have been aligned with and integrated into VIA's business strategy. Health and Safety committees review annual safety reports and Safety Management System performance data to establish specific objectives for improving workplace safety, and to identify issues that require the attention of senior management.

In addition, VIA's management and unions have established two Safety Policy committees which provide a national safety perspective, reviewing and recommending action on all safety-related activities, national trends and concerns. These committees also help to develop and implement VIA's safety training and awareness programs throughout the Corporation.

As part of the Safety Management System, VIA developed a Hazard Assessment and Risk Control Strategy database, which is consulted by managers to identify, eliminate or mitigate situations involving risk to employees, customers or communities. This database system was thoroughly reviewed and redesigned in 2005. The new version will be launched in 2006 and will provide quality assurance for various risk assessments, better reports and improved information-sharing throughout the Corporation. VIA has also developed a new training program for managers and for Health and Safety committees to support the new database.

PUBLIC SAFETY AWARENESS

VIA works regularly with the railway industry and communities to raise awareness of the need for caution around railway tracks and at level crossings.

In 2005, VIA collaborated with CN police to hold the Officer on Board program, in which a train equipped with track cameras carried new police recruits between Montreal and Quebec City, giving them a direct view of the kinds of situations locomotive engineers deal with and sensitizing these future police officers to rail safety issues. Through the Operation Lifesaver program, VIA's locomotive engineers and managers visited communities across the country, providing information to a wide variety of public interest groups, educational institutions and organizations concerning railway safety.

SECURING THE TRANSPORTATION SYSTEM

As tragic events in recent years have shown, transportation systems have been targets for terrorist activity in other parts of the world. While no incidents have taken place in Canada, public concern about transportation security remained high during 2005.

In working and coordinating with various law enforcement agencies, VIA has implemented a wide range of new and enhanced security measures since 2001. These include measures to tighten security at train stations, such as the use of closed-circuit television surveillance, more controlled access, and the use of police and canine patrols. Employee security training and awareness received particular emphasis in 2005, with information campaigns, posters and other tools reminding all employees to remain vigilant.

VIA's Keep an Eye Open program provides front line staff with techniques for identifying security risks, while the RCMP's Jetway program, used at Canadian airports, has been adapted with the RCMP's assistance to improve the observation skills and awareness of VIA employees.

VIA introduced regular security announcements warning passengers at stations not to leave baggage unattended, and to alert VIA staff if they should notice unattended baggage. In addition, a baggage inspection program has been implemented at all staffed passenger rail stations, and passengers are informed that their baggage may be inspected at any time.

To further enhance VIA's state of preparedness, a Security Management System review was undertaken in late 2005. Potential improvements were identified and are currently being developed and implemented, including a new Corporate Security Policy.

VIA's security program as a whole will be defined by its Corporate Security Plan. This Plan encompasses the new Corporate Security Policy and identifies the actions, rules and procedures employees need to follow to protect the Corporation and its customers. The Corporate Security Plan is under development. In 2006, VIA will integrate its Security Plan into the Emergency Measures Organization, to ensure that appropriate systems and procedures are in place to respond quickly to security incidents. The Security Plan will then be integrated into the Safety Management System, giving the Corporation a single, consistent framework for maintaining passenger rail safety and security.

VIA also developed and tested a new Business Continuity Plan in 2005, which will ensure that a potential disruption to the rail network and passenger services can be minimized in the event of a security or other disruptive incident.

Ongoing review of all security measures at VIA is carried out by the Strategic Security Planning Committee. Co-chaired by the President and the Chief Operating Officer, with representatives from all departments and all parts of the passenger rail network, the Committee monitors security issues, identifies opportunities to improve security, and works with partners in the transportation industry, law enforcement and intelligence authorities, and government departments.

VIA's president participated in a number of panels, convened by the Minister of Transport and including industry experts, to discuss security measures implemented by each service operator and the need for integrated, industry-wide collaboration in maintaining the security of transportation. Collaboration is particularly important to VIA, since most of its infrastructure, and many station facilities, are shared with others. Following a risk assessment of VIA security by counter-terrorism experts, VIA is discussing shared security issues with CN, GO Transit, Toronto Terminal Railways, and others.

People

We will work together to create an environment that promotes a passionate commitment to realizing our vision and to VIA's business success.

The success of passenger rail is based on VIA's ability to provide customers with something more than transportation: a travel *experience* that sets rail apart. Every key goal for the Corporation – revenue growth, enhanced train services, improved cost-recovery, and continued progress towards financial self-sufficiency – depends on this ability. And that ability depends on creativity, innovation, and *caring* – the fundamental human talents that people bring to the job.

This is evident in VIA's success in 2005. Virtually every service improvement discussed in this annual report is the direct result of suggestions contributed by VIA employees.

In the future, efforts to engage, recognize, value and reward talent will become more critical than ever before. Throughout 2005, VIA took concrete steps to make these efforts a meaningful part of its business strategy, and an integral part of day-to-day business practices.

VALUING EMPLOYEE OPINIONS

A major step was the development of the *Moving Forward* plan itself. An unprecedented number of employees had the opportunity to influence the framework that will guide the Corporation into the future. When VIA's executives and senior management met with employees in 2005, the dedication of VIA's people was very clear. They are committed to excellence in passenger rail, to performing their jobs well, to improving rail services, and to the success of the Corporation. That commitment is reflected in the Strategic Plan.

The Corporation's effort to engage and listen to employees is also evident in the results of employee opinion surveys. For example, the 2005 survey showed that internal communications, especially between senior management and staff, had improved significantly. This reflects VIA's on-going efforts to discuss the Corporation's vision, mission and values, to keep employees informed about business challenges, and to provide better feedback on both individual and corporate performance.

Regular employee opinion surveys have proven to be a valuable tool to help create an environment where people feel empowered to influence the success of the Corporation. For example, the VIA uniform was fine-tuned in 2005 in direct response to employee feedback. New and modified garments and a more efficient allotment system are being implemented in 2006.

Departmental managers met with their staff to discuss the 2005 employee survey results, and each department developed action plans based on the feedback provided.

MANAGING VIA'S TALENT

VIA is transforming the role of people management within the organization to ensure a more strategic focus on developing the talent of VIA's people, and aligning that talent with the strategic goals of the Corporation.

The goal of this transformation is twofold. The first is to ensure that VIA has the people with the right knowledge, skills and experience to sustain the long-term success of the Corporation. VIA's involvement in an executive development program at McGill University attests to this commitment. Strategic talents are identified to participate in the Advanced Leadership Program, where as a group they make

concentrated progress on a complex issue identified as essential for the organization. VIA's customer focus philosophy was developed and implemented out of the enriched international working environment offered by this program.

The second major goal is to further strengthen VIA's human resources. Its people are the foundation for VIA's competitive advantage in the marketplace. The processes of hiring, training, promoting and rewarding talent are all being more precisely managed to create an organization where every individual can succeed by directing their creativity and innovation towards the success of passenger rail.

This realignment of people management is a long-term undertaking, and VIA made substantial progress in 2005. A range of new e-Learning tools have been developed, giving employees convenient access to well-designed learning modules, focusing on skills that are linked to corporate objectives. VIA also began to identify and define corporate competencies that are essential to the Corporation's business strategy. These will provide the basis for future training and career development programs, hiring practices, and succession planning.

VIA has developed and reviewed a comprehensive succession plan which identifies key talent gaps the Corporation will face in the future, as more employees approach retirement. Development plans are being prepared for individuals within the company to fill these gaps, and priorities established for bringing new talent into the organization.

REWARDING PERFORMANCE

VIA has realigned total compensation programs for management personnel to ensure that it is both competitive with industry standards and effective in achieving corporate objectives. Cash compensation programs are closely linked to performance, and a flexible benefits plan will be introduced in 2006 in order to better meet the needs of VIA's new and current workforce.

The performance management system, used by managers to set annual objectives, to measure progress and to reward performance, has also been refocused to ensure that individual and departmental objectives are always clearly aligned with the strategic goals of the Corporation. The performance management system will include a process for self-assessment against corporate competencies in 2006, to support the strategic development of VIA's talent.

Service

We will consistently provide our customers with excellent travel experiences that exceed their expectations.

Customer service is at the very heart of passenger rail, and it is the heart of the *Moving Forward* plan. VIA's consistent success in the marketplace is the direct result of a commitment to continually refine passenger rail services to enhance the customer's experience, and to deliver that service efficiently, with care and attention to the needs of each customer.

Passenger services are developed and delivered by VIA's regional, cross-functional service teams in Western, Central and Eastern Canada. These teams work closely with the customers, businesses and communities they serve to ensure that VIA's operations reflect and respond to the unique needs of regions across the country.

As a federal institution, VIA plays an important role in promoting Canada's linguistic duality. VIA demonstrates daily its commitment to offer clients quality services, including in their preferred official language.

Regional service teams, and all VIA employees, have made service excellence a key focus of VIA's business strategy, and earned exceptionally high ratings from customers in 2005. In fact, 97 per cent of customers said that VIA met or exceeded their expectations during the year – 57 per cent said VIA met their expectations and, for the second consecutive year, 40 per cent said that VIA exceeded them.

IMPROVING SERVICE DELIVERY

A number of initiatives helped to strengthen VIA's focus on the customer and improve service delivery. Managers increased their on-board presence by riding the trains more frequently, and all employees were given the opportunity to experience VIA service themselves in order to gain a better understanding of the customer's perspective. A new monthly "Customer Focus" newsletter provides all employees with real life examples of service excellence and underscores the impact of good customer service on VIA's performance.

VIA has increased its emphasis on "soft skills" in serving customers. Deportment, communication, interpersonal skills, planning and organization are essential in shaping a positive travel experience for travellers. These are now more clearly identified and measured in employee performance reviews.

Self-service options for making travel arrangements and purchasing tickets continue to be very popular. In the last two years web sales have almost doubled, reaching $68 million in 2005 and amounting to 27 per cent of VIA's sales revenues. VIA has begun a comprehensive review of its web site and online reservation systems to make the process even easier for customers. VIA is also reviewing the placement of its self-service ticketing kiosks in key locations throughout the Quebec City-Windsor corridor, to ensure that customers have the best possible access to this service.

REFINING WESTERN SERVICES

VIA's Western transcontinental train, the *Canadian*, celebrated 50 years of service in 2005. In addition to providing basic, year-round transportation between Toronto and Vancouver, the *Canadian* supports Canada's tourism industry by attracting high-yield travellers with its world-renowned *Silver & Blue*™ class service.

In 2005, the Western Services carried out a complete review of *Silver & Blue* to identify ways to update, refine and improve the experience of customers. They identified 25 specific ways to enhance service, and implemented eight of these during the year, including adjustments to staff training, telephone confirmations of bookings and signage enhancements. Additional improvements will be introduced at the start of the 2006 summer peak season.

IMPROVED SCHEDULES IN THE CORRIDOR

VIA's Corridor-East and Southwestern Ontario Service Teams carried out extensive consultations with customers, communities and major employers to find the best way to fine-tune train departure and arrival times in the Quebec City-Windsor corridor.

For example, in the Corridor-East, morning trains between Montreal and Quebec City now depart earlier to accommodate customers travelling to attend business meetings, and some Montreal-Ottawa trains have been extended to Ottawa's suburban Fallowfield station, eliminating the need for many customers to travel into the city centre.

In Southwestern Ontario, both the morning and evening trains from Sarnia to Toronto now leave slightly later, providing better connections with trains at both London and Toronto. The late evening Toronto-Kitchener train now provides through-service to London. Based on numerous requests from students, VIA also launched an additional train, on Friday nights, from London to Toronto via Brantford.

SERVING MARITIME TRANSPORTATION AND TOURISM

In response to regional transportation and tourism partners' demand for high-quality services in Eastern Canada, VIA launched an enhanced seasonal product on the *Ocean*, which runs between Montreal and Halifax. The new *Easterly* class service was developed in consultation with customers, staff, local governments and the tourism industry throughout the region.

This authentic, interactive rail tour offers a complete *Maritime learning experience*, with customers participating in a variety of on-board activities. Entertainment and educational content is tied to regional culture, history and geography, and the dining experience reinforces the cultural connection, with regionally-inspired cuisine and animated personal service. Inclusive meals and themed cars add further value to this enhanced first-class experience.

Response to the new *Easterly* class after the first year of operation was extremely positive. Customer satisfaction ratings on this route improved significantly, reaching 8.4 out of 10, with the dining experience and the learning component receiving even higher marks. Interest in this product remained high throughout its first season, and an increase in traffic is expected in the year ahead.

In 2005, the new *Easterly* operated from June through October; in 2006, it will be available from May through October, with further enhancements under development.

After an initial adjustment period, customer reaction to the Renaissance cars on the *Ocean* has been positive. In response to customer feedback, a number of modifications are underway to improve heating systems, to provide more flexible seating arrangements in the coach cars, and to add additional luggage racks for customer use.

VIA's Eastern Service Team has been meeting with local associations to enhance the value of rail passenger service to the region. One initiative, spearheaded by Halifax and Moncton front-line employees, was a Remembrance Day train in November. Launched by an honour guard and greeted en route by crowds of well-wishers, the service brought veterans and their families from Halifax to Ottawa to take part in *Year of the Veteran* Remembrance Day ceremonies in the nation's capital.

ON-TIME PERFORMANCE

On-time performance – VIA's ability to get customers to their destination at the scheduled time – is one of the most critical factors affecting customer satisfaction. In 2005, VIA raised on-time performance to 81 per cent, 11 percentage points higher than in 2004.

This follows a number of years in which performance was declining, due largely but not exclusively to the challenges of mixed passenger/freight operations on existing tracks. CN owns most of the track and infrastructure used by VIA's passenger trains. In recent years freight traffic has increased, and freight trains have grown longer. Both developments impact VIA's operations, limiting capacity for higher-speed passenger service and causing frequent delays for passenger trains.

VIA and CN executives maintain ongoing discussions to identify opportunities for improving on-time performance. The improvements achieved in 2005 are the result of joint efforts at various levels of both organizations. Train delays are tracked daily and reviewed every morning to identify the cause of delays. In some cases, VIA is able to solve the problem on its own. In other cases, delay issues are raised in weekly meetings with CN managers to identify causes and find solutions.

In 2005, VIA re-opened its Toronto Maintenance Centre service shop, which had been closed in 1997. This has improved equipment cycling efficiency for trains in the Corridor and will provide better support for on-time performance issues related to equipment maintenance.

While these efforts brought improvement, infrastructure challenges and limitations will need to be addressed to provide lasting solutions and to increase capacity and speed for passenger services in the future.

Growth

We will seize opportunities to offer innovative products and services in all markets that we serve.

VIA is recapturing the momentum for growth in passenger rail achieved in the decade before 2003. Record increases in both ridership and passenger revenues were achieved in 2005.

Much of this success is due to the customer focus framed by the *Moving Forward* plan. Improved on-time performance alone has helped recapture customers who were frustrated with delays in the past. Service improvements, such as more responsive frequencies and schedules, have made rail travel a more attractive option for new customers. As just one example, the reorganization of departures on Toronto–Sarnia trains has increased ridership by six per cent, while revenue on this service has grown by 13 per cent.

In addition, VIA has focused on capturing new markets and customers through effective marketing and pricing strategies, marketing partnerships, and innovative products that distinguish passenger rail in the marketplace.

MORE FLEXIBLE FARE STRUCTURE

VIA introduced Flexi Fares to provide customers with a more flexible fare structure, to increase choices for customers, and to eliminate complex restrictions on booking discount fares. This new pricing structure is simpler to understand, resembles that offered by other passenger services, and responds to the growing trend among customers to book seats closer to their desired departure date.

In order to make rail travel more accessible to seniors, VIA offers the Seniors' Companion Fare during the shoulder and off-peak season on Western and Eastern services, whereby seniors can take advantage of the standard seniors' discount and get a free companion ticket in *Comfort* class. The Kids Travel Free program provides an attractive option for family travel. And in September, VIA introduced gift cards in fixed denominations of $25, $50 and $100, as well as a flexible value gift card that is reloadable, encouraging reuse.

STRATEGIC PARTNERSHIPS

Strategic marketing and promotional partnerships with other service providers have been effective tools for increasing VIA's attractiveness and availability to new customers.

For example, the AIR MILES® Rewards Program now encourages its members to exchange their reward miles for VIA gift cards, which can be redeemed for rail travel. This program was launched in September 2005, and sales in the first four months exceeded expectations. Similar partnership opportunities are being explored with other programs and organizations. VIA's agreement with Expedia Canada, allowing customers to make hotel and rental car reservations directly from VIA's web site, continues to generate steadily increasing commission revenues for the Corporation.

Intermodal partnerships are another opportunity to attract new customers. VIA has partnered with WestJet to offer a seamless rail/air travel experience, and has integrated rail operations with bus services at its Halifax and Miramichi stations. The Corporation is currently exploring options with the City of Guelph to establish an inter-regional transportation centre at the Guelph passenger station.

NEW PRODUCTS AND SERVICES

In 2005, VIA completed a very encouraging pilot project offering Wi-Fi capabilities, or wireless Internet access, to *VIA 1* customers in the Quebec City-Windsor corridor. This kind of service enhancement attracts business customers who appreciate the opportunity to make productive use of their travel time, playing to the unique strengths of passenger rail in the marketplace. The project was a resounding success, and in 2006 Wi-Fi service will be expanded and offered on all trains and in select stations in the Corridor.

VIA offered customers the use of the *Glenfraser* lounge car on selected departures to Niagara Falls in 2005, and feedback on the experiment was enthusiastic. The Corporation is evaluating the potential revenue benefits of providing lounge car service on these trains, and between Montreal and Toronto, on a seasonal basis.

VIA is also exploring opportunities to increase ridership by re-deploying fleet capacity to key growth markets. For example, in 2005 VIA discontinued the seasonal *Bras d'Or*™ tour service in Nova Scotia, which had been unable to recover from declining tourism since 2003, and also discontinued its overnight service between Montreal and Toronto. At the same time, VIA introduced a 13-week additional frequency for the Niagara Falls-Toronto service, and the service will be available for a 20-week period in 2006. VIA is now considering options for adding weekly, seasonal or special theme trains in other markets.

Entrepreneurship

We will become increasingly self-sufficient by continually improving productivity and increasing the revenue/cost ratio on all train services.

Cost-recovery for passenger rail operations has improved dramatically – by more than 120 per cent – over the past 15 years. While results in 2003 and 2004 were less than satisfactory, cost-recovery rose back to 2002 levels in 2005. Revenue growth was a key component in this success, and efforts to increase productivity and develop new, cost-effective business partnerships have also played an essential role.

PRODUCTIVITY INITIATIVES

Employees at VIA have demonstrated their commitment to controlling costs, and recognize the importance of increasing the financial self-sufficiency of passenger rail operations. This goal has been newly incorporated into VIA's performance management and incentive programs, which are designed to encourage and reward good revenue performance and effective cost controls.

Technology has been an important tool for increasing productivity. Automated and online services have proven to be the most cost-effective way to manage reservations, and to provide customers with travel information. Self-service ticketing kiosks in the Quebec City-Windsor corridor, and customer self-service through VIA's web site, contributed significantly to reduced costs in 2005.

VIA is undertaking a comprehensive review and redesign process for its web site, to make it more convenient and efficient for customers to locate information and make travel reservations. And online booking tools are being developed to enable major corporate customers to administer their travel programs directly with VIA.

VIA also introduced automated billing and settlement for IATA-affiliated travel agencies, which has encouraged large numbers of agents to move their bookings online. More and more travel agencies are using the VIA Agency Web Portal to book train trips for their clients – sales through this portal increased from $2.8 million in 2004 to $9 million in 2005.

Technology is also helping to increase productivity at VIA's Telephone Sales Offices. An automated call monitoring and reporting system allows managers to measure agent performance against clearly defined objectives, analyze performance statistics, and devote more time for personal coaching and training of staff. A workforce management system has improved demand forecasting and performance management, and allowed for optimal, cost-effective staff scheduling.

Following improved telephone sales systems and online services, VIA closed its Toronto Telephone Sales Office in 2005. This has resulted in cost-savings, while consolidated operations in the Montreal and Moncton facilities will ensure continued, high-quality service.

PRODUCTIVE PARTNERSHIPS

Partnerships are an effective way to develop new or enhanced service for customers, while minimizing VIA's direct costs and associated business risks.

On-board wireless Internet access is a prime example. Wi-Fi service in *VIA 1* class is provided by Parsons Transportation Group, one of the world's largest engineering firms with transportation and communications expertise. Parsons recognized the potential for growth in this area and made a long-term commitment, assuming the risks and costs of providing the network and equipping VIA's trains with the technology. In return, the firm benefits through fees-for-use paid by the passenger. At the same time, VIA attracts and retains more customers, particularly business travellers, by offering them a popular service that adds considerable value to their travel time.

On selected train departures from Toronto to Niagara Falls, on-board activities, wine sampling and cheese tasting were offered to customers free of charge and at no cost to VIA. These activities were organized by partners to promote their own products and services, while enhancing the travel experience for VIA's customers.

Partnerships with tour operators, tourism agencies and associations remain an important means for VIA to help develop Canada's tourism industry, while sharing the development and marketing costs of reaching tourists overseas. For example, the Canadian tour operator Brewster provides VIA with marketing services in China, one of the biggest emerging markets for travel to Canada. VIA benefits from Brewster's international expertise, while gaining access to a key market at a reasonable cost.

Environment

We will actively structure our operations to meet the needs of our customers in an environmentally sustainable and responsible manner, while contributing to Canada's commitment to the Kyoto accord.

VIA is a transportation leader in environmental performance, and environmental goals have been integrated into VIA's business for a number of years. These goals continue to be a priority in the Corporation's *Moving Forward* plan. VIA's Environmental Policy, supported by the Environmental Management System, is ingrained in the company's day-to-day business practices.

Passenger rail is already recognized as one of the most environmentally sustainable modes of public transportation available today. VIA believes that there is enormous potential for enhancing rail's contribution to environmental protection in Canada, by continually improving current operations and by expanding rail services as an environmentally responsible travel choice for Canadians.

REDUCING GREENHOUSE GAS EMISSIONS

Greenhouse gas (GHG) emissions are a primary cause of global warming, and transportation is one of the major sources of these emissions. Since 1990, VIA has succeeded in reducing fuel consumption by 25 per cent per passenger-kilometre, thereby reducing GHG emissions by 13 per cent. This reduction is more than double Canada's commitment to the Kyoto target of six per cent by 2008-2012, using 1990 as a base year.

Significant reductions were achieved by modernizing VIA's transcontinental equipment in the 1990s, and through the purchase of 21 new cleaner-running locomotives in 2001. At the same time, VIA has continually worked to manage the entire fleet more efficiently, and increase its productivity. For example, while fuel consumption is down significantly, VIA has increased passenger-miles per train – quite literally, doing more with less.

Current emission reduction strategies focus on improving both the equipment and technology VIA uses, and VIA's efficiency in operating that equipment.

In 2005, VIA began work on a prototype for rebuilding the engines of its older F-40 General Motors locomotives in order to meet the highest North American environmental standards for rebuilt engines. Separate generators for on-board amenities will be installed to allow the main engine to operate more efficiently, and an electric engine heating system will be installed to allow engines to be shut down even in the coldest winter temperatures, where ground-based electric power is available. An automatic start-stop system will allow engines to shut down year-round where no trackside power is available, by automatically restarting when the engine temperature gets too low.

These new systems will reduce the time engines spend idling at stations, and allow for more energy efficient heating during layovers. VIA is also working with General Electric to equip the newer General Electric P-42 locomotives with the layover heating and start-stop systems.

VIA is planning to overhaul the electrical systems in our older LRC cars by converting to more efficient and longer-lasting LED lighting where possible, using new high-efficiency motors to operate doors and other systems, and installing new microprocessor controls for heating and cooling systems. Curtains will also be installed in all cars to reduce the need for air-conditioning in the summer.

GREEN BUSINESS PRACTICES

While train emissions are a major focus of VIA's environmental efforts, the Corporation is committed to operating all aspects of its business in an environmentally responsible manner, introducing reduce, reuse and recycling strategies throughout its operation. An on-board recycling program has been fully implemented on all trains in Western Canada and the Corridor, and will soon be implemented on Eastern services. In December 2005, VIA received the Environmental Protection Award from the Railway Association of Canada for a new component of this recycling program, VIA's textile recovery and recycling initiative. Under this initiative, VIA recovers old uniforms and damaged linen from its operations and donates these for reuse to charitable organizations.

The Corporation is also increasing its emphasis on purchasing environmentally friendly products and services when dealing with suppliers, and is currently working with suppliers to reduce waste generation from materials such as packaging. As an example, VIA's Annual Report and national timetables are printed on paper produced in an environmentally responsible manner.

VIA employees formed three new Green Teams in 2005, bringing the total to 10. Through voluntary participation in these Teams, employees develop environmental initiatives in their own workplaces and communities, while helping to educate Canadians about the environmental consequences of transportation and the advantages of rail. They are making a difference in the most direct way possible – through individual action.

VIA's Green Teams organized a wide range of activities in 2005, including Earth Day celebrations across the country, and VIA's participation in Car Free Day in Montreal. Employees were also invited to take part in Transport Canada's "One Tonne Challenge," which encouraged Canadians to reduce emissions generated by their personal activities by one tonne in 2005.

INCREASING AWARENESS AND CHOICE

VIA's most important contribution to environmental protection in Canada is to provide Canadians with an efficient and environmentally responsible choice in transportation.

A full 50 per cent of personal greenhouse gas emissions in Canada come from the use of private cars, and passenger rail is a mode of transportation with the capacity to divert significant travel away from cars. The potential to reduce total transportation emissions by increasing the use of passenger rail further in the future is significant. This depends on VIA's ability to provide faster, more frequent rail service, to make rail travel more convenient for people to use. And to a large extent, this requires new investment in equipment and infrastructure – equipment that can run faster, and infrastructure that can handle both higher speeds and more trains safely.

VIA is exploring investment options which would allow modest but significant improvements. The Corporation has prepared a medium-term investment plan for the Government's consideration, which could allow VIA to divert scores of car trips to passenger rail – considerably reducing annual overall transportation GHG emissions.

Corporate Governance

Following a year of transition in VIA's leadership, the Government of Canada appointed Mr. Paul Côté as President and Chief Executive Officer of the Corporation on February 1, 2005. The Government also filled many of the existing vacancies on VIA's Board of Directors, appointing nine new members to the Board in 2005. The Government has not yet named a new Chairman of the Board.

The Corporation and its Board of Directors are committed to principles of good governance within the framework of the governance program introduced in 2003 and fully implemented in 2004. Training and orientation for the new Board members began in 2005, focusing on their roles and responsibilities in directing a Crown Corporation. Additional orientation sessions will take place in 2006.

CODE OF CONDUCT

VIA implemented a clear Code of Conduct for all of its employees in 2005, in anticipation of federal legislation.

This Code of Conduct supports the Corporation's core values and confirms VIA's dedication to maintaining a work environment that fosters respect and integrity. It is a formal statement of VIA's values and business practices, and a promise to serve Canadians with the highest standards in ethical behaviour and customer service. All management and unionized employees are required to complete a training course related to the new Code.

VIA has also retained the services of an independent, third-party Compliance Officer, ensuring that VIA employees are free to raise concerns about VIA operations with the assurance that those concerns will be recognized and resolved fairly.

Management Discussion and Analysis

This discussion and analysis presents data and comments on the Corporation's financial position and results of operations for the year 2005. It should be read in conjunction with the Financial Statements, which follow.

OVERVIEW OF FINANCIAL RESULTS

VIA delivered exceptional financial results in 2005, continuing and surpassing its strong financial performance in 2004. Despite the pressures of turbulent travel markets and rising operating costs, the Corporation considerably reduced its net operating deficit, both as compared to budget and to 2004.

This exceptional performance reflects a significant increase in passenger revenues, and revenue from a one-time recognition of capital gains in VIA's Asset Renewal Fund investment portfolio. Total revenues in 2005 hit an all-time high of $289.8 million. This is $26.3 million (or 10 per cent) higher than budget and $31 million (or 12 per cent) higher than 2004.

Higher revenues more than offset higher than expected operating expenses, enabling the Corporation to end its financial year with an operating deficit of $175.9 million. This represents a substantial reduction of $14.9 million (or eight per cent) compared to budget and $9.2 million (or five per cent) compared to 2004.

Annual operating funding for passenger rail from the federal government has been frozen at $169 million since 1999. The Corporation must use its internal resources (the Asset Renewal Fund) to make up the difference between government funding available and the actual funding required. Due to the excellent financial results, VIA was able to reduce its 2005 funding shortfall, and therefore the amount of funding required from the Asset Renewal Fund, to $6.9 million. This is $14.9 million (or 68 per cent) better than anticipated.

REVENUE AND RIDERSHIP

Both revenue and ridership exceeded budget targets in 2005. This growth is particularly significant given the uneven performance of the Canadian travel market as a whole, with some key international markets experiencing no growth during the year.

Following the JetsGo bankruptcy in March, VIA benefited from a surge in domestic market demand, including a high percentage of new rail users. Flexi Fares, introduced earlier in January, helped VIA to retain these new customers by offering simplified, more flexible purchase options. Flexi Fares also produced higher yields compared to 2004 and improved usage of capacity.

A fare adjustment introduced at mid-year, largely to offset higher energy costs, had no negative effect on demand, as airlines had already increased fares.

Overall, revenue per passenger-mile increased to 28.6 cents, over two per cent higher than 2004. Passenger revenues increased $15 million over 2004, exceeding budget targets by over six per cent. Passenger-miles, at 888 million, grew over four per cent as a result of strong Corridor ridership and recovery of long-distance travel markets in Eastern and Western Canada. Ridership reached 4.1 million passenger trips in 2005, a record for the current passenger rail network.

While facing revenue challenges in the first part of the year, VIA met and exceeded targets as of mid-year. Beginning in September, passenger revenue growth accelerated significantly. Between September and December, passenger revenues increased by over nine per cent and passenger ridership grew by approximately six per cent as compared to 2004. *Comfort* class experienced both strong revenue and ridership growth in 2005. *VIA 1* and sleeper classes recorded revenue growth, but only minimal ridership increases.

OPERATING COSTS

Total operating costs in 2005 were influenced by a number of one-time and recurring factors, which caused expenses to exceed budget by $11.5 million, or three per cent. Compared to 2004, total operating expenses increased by five per cent.

Rising fuel prices were a major source of increased costs. However, the negative effects on VIA's financial results were attenuated somewhat in 2005 by the use of fare adjustments and hedging techniques, which sheltered the Corporation from the full impact of increases in the price of oil.

Changing financial conditions affecting the pension plan for VIA's unionized employees also influenced operating costs, and will continue to do so in the years to come. As required by the *Income Tax Act*, the Corporation did not contribute to the unionized plan for a number of years. VIA resumed contributions in 2005 as a result of the deteriorating financial position of the plan. These unplanned contributions started during the second half of the year and totalled $5 million.

In addition, accident costs and provisions for third party claims jumped in 2005, exceeding budget by $4 million.

The overall increase in operating costs masks the impact of the Corporation's stringent control of costs. Despite rising fuel prices and cost increases associated with poor on-time performance on the Western and Eastern long-haul services, costs for train operations – including fuel, maintenance material, and station and property expenses – were below budget for 2005, but nearly $10 million more than last year. Marketing and sales expenses, as well as on-train product costs, were up versus last year and higher than budget, but this is due to higher passenger volumes and revenues.

CAPITAL EXPENDITURES

At the present time, the government has approved no new capital funding for passenger rail. VIA is thus obliged to use the internal Asset Renewal Fund not only to satisfy its capital requirements but to cover operating funding shortfalls as well.

VIA originally planned to spend $32.4 million on capital expenditures in 2005, funded almost entirely through the Asset Renewal Fund. Actual spending for 2005, however, totalled only $21.2 million, which is $11.2 million less than planned.

This under-spending is in part a reflection of VIA's prudent management of its scarce capital resources. The continued absence of an expected government decision to approve new capital funding for 2006 left VIA at risk of having no capital funding in that year. Therefore, VIA decided to revise its 2005 capital spending plans so as to reallocate some of its remaining Asset Renewal Funds to 2006 to provide for a minimal level of capital investment in that year. This involved the cancellation of planned projects to permit the transfer of $5 million dollars of capital funding from 2005 to 2006.

ON-TIME PERFORMANCE

VIA achieved a substantial improvement in on-time performance for the first time in the last four years. Overall on-time performance reached 81 per cent for 2005, an 11 percentage point improvement over 2004. This is one of the best gains in VIA's history. Most notable were improvements achieved over the Christmas period and during the difficult winter months.

VIA tracks delay minutes and distinguishes between those caused by its own operations and those attributable to infrastructure owners or other third parties. As such, VIA addressed critical problems in areas under the Corporation's direct control, such as equipment maintenance and passenger handling. Equipment maintenance delays for the Quebec City-Windsor corridor decreased 18 per cent compared to 2004, and passengers experienced fewer service disruptions related to mechanical failures. Another factor contributing to improved performance was the efforts of the Customer Service department, which achieved a 31 per cent reduction of non-mechanical delay minutes compared to 2004.

The Western transcontinental service suffered a significant rise in CN-related delays for a second consecutive year. Delay minutes increased by 38 per cent over 2004, resulting from a combination of increased freight congestion and derailments. Some delays resulting from track congestion are due to a major undertaking by CN to increase the capacity of its sidings, which will continue into 2006. VIA is working closely with CN to minimize delays resulting from such work projects, which will ultimately improve on-time performance.

The Eastern transcontinental service faced challenges of its own. On-time performance fell eight percentage points from 2004. Shortline railway delays more than doubled during 2005 as result of a need for reduced speed.

OUTLOOK FOR 2006

VIA is confident that it will sustain and further improve a high level of performance for passenger rail in 2006. The Conference Board of Canada predicts that travel in Canada will grow by 2.6 per cent, roughly in line with industry growth during 2005. VIA expects to match or exceed this rate of growth, by continuing to focus on customer service and the key goals set out in the *Moving Forward* plan.

With the prospect of continued increases in basic operating expenses, VIA will maintain rigorous cost controls, explore new opportunities to improve productivity, and capitalize on new market opportunities. Efforts to enhance web-based marketing and sales options and other technologies will respond to growing demand from customers, while further reducing distribution costs. Efforts to increase ridership will focus on fine tuning existing services, managing capacity in off-peak periods, and exploring opportunities to re-deploy fleet capacity in markets that show long-term growth potential.

While VIA enters 2006 with confidence, the Corporation remains very concerned about the financial stability of Canada's passenger rail service, and prospects for maintaining a quality service in the longer-term. While operating costs are rising substantially, operating funding for the service remains frozen at 1999 levels, creating a significant funding shortfall. VIA has managed to cover this shortfall by using funds intended for capital investment, but those funds will be exhausted by the end of 2006.

Capital investment, in turn, has been postponed, pending decisions from the federal government with respect to the future role of passenger rail in national transportation. Indefinite delays in critical investment will affect the performance of passenger rail, and ultimately its viability as a service to Canadians.

VIA will make every effort to continue improving the on-time performance of passenger rail, which depends largely on the infrastructure owned by freight railways. Cooperation between VIA and CN to address capacity issues has achieved excellent results, and will continue. However, it is clear that long-term solutions with respect to infrastructure will require investment to increase capacity, and to improve infrastructure owned by shortline operators.

VIA will continue to work closely with the Government of Canada to explore a long-term vision for the future of passenger rail, and options for investing in that future. The Corporation is confident that, with a clear vision in place, passenger rail will continue to be a relevant and cost-effective transportation service for Canadians.

Financial Statements

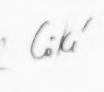
Management's Responsibility Statement

YEAR ENDED DECEMBER 31, 2005

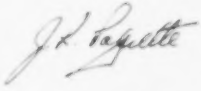
Management of the Corporation is responsible for the preparation and integrity of the financial statements contained in the Annual Report. These statements have been prepared in accordance with Canadian generally accepted accounting principles and necessarily include certain amounts that are based on management's best estimates and judgement. Financial information contained throughout the Annual Report is consistent with that in the financial statements. Management considers that the statements present fairly the financial position of the Corporation, the results of its operations and its cash flows.

To fulfill its responsibility, the Corporation maintains systems of internal controls, policies and procedures to ensure the reliability of financial information and the safeguarding of assets. The internal control systems are subject to periodic reviews by Samson Bélair/Deloitte & Touche, general partnership, as internal auditors. The external auditors, the Auditor General of Canada and Ernst & Young LLP, have audited the Corporation's financial statements for the year ended December 31, 2005, and their report indicates the scope of their audit and their opinion on the financial statements.

The Audit and Risk Committee of the Board of Directors, consisting primarily of independent Directors, meets periodically with the internal and external auditors and with management, to review the scope of their audits and to assess reports on audit work performed. The financial statements have been reviewed and approved by the Board of Directors on the recommendation of the Audit and Risk Committee.



Paul Côté
President and Chief Executive Officer



J. R. Paquette
Chief Financial Officer

Montreal, Canada
February 8, 2006

Auditors' Report

TO THE MINISTER OF TRANSPORT, INFRASTRUCTURE AND COMMUNITIES

We have audited the balance sheet of VIA Rail Canada Inc. as at December 31, 2005, and the statements of operations and retained earnings and cash flows for the year then ended. These financial statements are the responsibility of the Corporation's management. Our responsibility is to express an opinion on these financial statements based on our audit.

We conducted our audit in accordance with Canadian generally accepted auditing standards. Those standards require that we plan and perform an audit to obtain reasonable assurance whether the financial statements are free of material misstatement. An audit includes examining, on a test basis, evidence supporting the amounts and disclosures in the financial statements. An audit also includes assessing the accounting principles used and significant estimates made by management, as well as evaluating the overall financial statement presentation.

In our opinion, these financial statements present fairly, in all material respects, the financial position of the Corporation as at December 31, 2005, and the results of its operations and its cash flows for the year then ended in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. As required by the *Financial Administration Act*, we report that, in our opinion, these principles have been applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Further, in our opinion, the transactions of the Corporation that have come to our notice during our audit of the financial statements have, in all significant respects, been in accordance with Part X of the *Financial Administration Act* and regulations, the *Canada Business Corporations Act* and articles and the by-laws of the Corporation.

Ernst & Young LLP

Ernst & Young LLP
Chartered Accountants

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Auditor General of Canada

Montreal, Canada
February 8, 2006

Balance Sheet

AS AT DECEMBER 31

(IN THOUSANDS)

	2005	2004
Current assets		
Cash and cash equivalents	$ 2,621	$ 9,814
Accounts receivable, trade	6,723	5,323
Accounts receivable, other	1,514	2,029
Derivative financial instruments (NOTE 13)	5,678	3,976
Materials	16,105	15,943
Asset renewal fund (NOTE 4)	37,700	
	70,341	37,085
Long-term assets		
Property, plant and equipment (NOTE 3)	571,012	610,012
Asset renewal fund (NOTE 4)	68,489	110,706
Accrued benefit asset (NOTE 8)	177,245	145,928
Derivative financial instruments (NOTE 13)	6,587	2,921
Other	986	4,752
	824,319	874,319
	$ 894,660	$ 911,404
Current liabilities		
Accounts payable and accrued liabilities (NOTES 5 AND 13)	$ 99,692	$ 86,682
Deferred revenues	8,988	7,403
Other	-	558
	108,680	94,643
Long-term liabilities		
Accrued benefit liability (NOTE 8)	21,805	19,345
Future corporate taxes (NOTE 9)	35,408	33,832
Deferred investment tax credits	2,639	2,986
Other	568	364
	60,420	56,527
Deferred capital funding (NOTE 6)	578,733	635,666
Shareholder's equity		
Share capital (NOTE 9)	9,300	9,300
Contributed surplus	4,963	4,963
Retained earnings	132,564	110,305
	146,827	124,568
	$ 894,660	$ 911,404

COMMITMENTS AND CONTINGENCIES (NOTES 10 AND 15 RESPECTIVELY)

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

On behalf of the Board,

James J. Smith, FCA
Director and Chairman of the Audit and Risk Committee

Donald Pettit
Director and Acting Chairman of the Board

Statement of Operations and Retained Earnings

	2005	2004
Revenues		
Passenger	$ 255,593	$ 240,620
Investment income	22,017	5,735
Other	12,150	12,358
	289,760	258,713
Expenses		
Compensation and benefits	210,825	195,726
Train operations and fuel	97,091	87,560
Stations and property	27,818	27,706
Marketing and sales	27,120	25,254
Maintenance material	23,964	24,382
On-train product costs	17,359	16,618
Operating taxes	11,394	1,557
Employee future benefits	(14,043)	(19,263)
Amortization and losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	59,599	60,672
Other	31,025	47,014
	492,152	467,226
Operating loss before funding from the Government of Canada and corporate taxes	202,392	208,513
Operating funding from the Government of Canada	169,001	177,444
Amortization of deferred capital funding	57,633	59,354
Income before corporate taxes	24,242	28,285
Corporate tax expense	1,983	6,621
Net income for the year	22,259	21,664
Retained earnings, beginning of year	110,305	88,641
Retained earnings, end of year	$ 132,564	$ 110,305

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

Statement of Cash Flows

	2005	2004
Operating activities		
Net income for the year	$ 22,259	$ 21,664
Non-cash items relating to operations:		
Amortization of property, plant and equipment	59,336	59,362
Losses on write-down and disposal of property, plant and equipment	610	1,657
Gain on disposal of asset renewal fund investments	(7,073)	(766)
Amortization of premium and discount on purchase of bonds in the asset renewal fund	187	181
Amortization of investment tax credits	(347)	(347)
Amortization of deferred capital funding	(57,633)	(59,354)
Future corporate taxes	1,576	8,511
Unrealized net gain on derivative financial instruments	(5,827)	(4,919)
Change in non-cash working capital related to operations	13,720	8,434
Change in other long-term assets	3,766	766
Change in accrued benefit asset	(31,317)	(28,646)
Change in accrued benefit liability	2,460	1,643
Change in other long-term liabilities	(67)	(91)
	1,650	8,095
Financing activities		
Capital funding from the Government of Canada	700	20,156
Change in capital funding receivable from the Government of Canada	-	3,710
	700	23,866
Investing activities		
Acquisition of investments in the asset renewal fund	(64,787)	(10,659)
Proceeds from sale and maturity of investments in the asset renewal fund	76,190	5,217
Acquisition of property, plant and equipment	(21,198)	(20,156)
Proceeds from disposal of property, plant and equipment	252	899
	(9,543)	(24,699)
Cash and cash equivalents		
Increase (decrease) during the year	(7,193)	7,262
Balance, beginning of year	9,814	2,552
Balance, end of year	$ 2,621	$ 9,814
Represented by:		
Cash and outstanding cheques	$ 126	$ (1,544)
Short-term investments, 3.28%, maturing in January 2006 (2004: 2.51%)	2,495	11,358
	$ 2,621	$ 9,814

SEE ACCOMPANYING NOTES TO FINANCIAL STATEMENTS

Notes to the Financial Statements

1 | AUTHORITY AND OBJECTIVES

VIA Rail Canada Inc. is a Crown corporation named in Part I of Schedule III to the *Financial Administration Act*. It was incorporated in 1977, under the *Canada Business Corporations Act*. The Corporation's vision is to be the Canadian leader in service excellence in passenger transportation with a mission to work together to provide travel experiences that anticipate the needs and exceed the expectations of our customers. The Corporation uses the roadway infrastructure of other railway companies and relies on them to control train operations.

The Corporation is not an agent of Her Majesty and is subject to income taxes.

The Corporation has one operating segment, passenger transportation and related services.

2 | ACCOUNTING POLICIES

These financial statements have been prepared by management in accordance with Canadian generally accepted accounting principles. The significant accounting policies followed by the Corporation are summarized as follows:

A | FUNDING FROM THE GOVERNMENT OF CANADA

Operating funding, which pertains to services, activities and other undertakings of the Corporation for the management and operation of railway passenger services in Canada, is recorded as a reduction of the operating loss. The amounts are determined on the basis of operating expenses less commercial revenues excluding employee future benefits and non-cash transactions relating to property, plant and equipment and future corporate taxes, and are based on the operating budget approved by the Government of Canada for each year.

Funding for depreciable property, plant and equipment is recorded as deferred capital funding on the Balance Sheet and is amortized on the same basis and over the same periods as the related property, plant and equipment. Upon disposition of the funded depreciable property, plant and equipment, the Corporation recognizes into income all remaining deferred capital funding related to the property, plant and equipment. Funding for non-depreciable property, plant and equipment is recorded as contributed surplus.

B | CASH EQUIVALENTS

Cash equivalents include highly liquid investments purchased three months or less from maturity and are carried at lower of cost or market value.

C | ASSET RENEWAL FUND

Short-term investments are carried at the lower of cost or market value, determined on an aggregate basis.

The other investments in the asset renewal fund are carried at cost. The carrying value of each of these investments is assessed periodically to determine if there has been an other than temporary decline in value. A charge to income is recorded during the period in which such a decline in value is determined.

D | REVENUE RECOGNITION

Revenues earned from passenger transportation are recorded as services are rendered. Amounts received for train travel not yet rendered are included in current liabilities as deferred revenues. Investment income and other revenues which includes third party revenues are recorded as they are earned.

E | FOREIGN CURRENCY TRANSLATION

Accounts in foreign currencies are translated using the temporal method. Under this method, monetary Balance Sheet items are translated at the exchange rates in effect at year-end. Gains and losses resulting from the changes in exchange rates are reflected in the Statement of Operations and Retained Earnings.

Non-monetary Balance Sheet items as well as foreign currency revenues and expenses are translated at the exchange rate in effect on the dates of the related transactions.

F | MATERIALS

Materials, consisting primarily of items used for the maintenance of rolling stock, are valued at the lower of weighted average cost and replacement cost, and at net realizable value for obsolete materials.

G | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

Property, plant and equipment acquired from Canadian National Railway and Canadian Pacific Limited at the start of operations in 1978 were recorded at their net transfer values while subsequent acquisitions, including those acquired under capital leases, are recorded at cost.

The costs of refurbishing and rebuilding rolling stock and costs associated with other upgrading of property, plant and equipment are capitalized if they are incurred to improve the service value or extend the useful lives of the property, plant and equipment concerned; otherwise, such costs are expensed as incurred.

Retired property, plant and equipment are written down to their net realizable value.

Amortization of property, plant and equipment is calculated on a straight-line basis at rates sufficient to amortize the cost of property, plant and equipment, less their residual value, over their estimated useful lives, as follows:

Rolling stock	12 to 30 years
Maintenance buildings	25 years
Stations and Facilities	20 years
Infrastructure improvements	5 to 40 years
Leasehold improvements	3 to 20 years
Machinery and Equipment	4 to 15 years
Information systems	3 to 7 years
Other property, plant and equipment	3 to 10 years

No amortization is provided for projects in progress and retired property, plant and equipment.

H | CORPORATE TAXES

The Corporation utilizes the liability method of accounting for corporate taxes under which future corporate tax assets and liabilities are recognized for the estimated future tax consequences attributable to differences between the financial statement carrying amount and the tax basis of assets and liabilities. Future corporate tax assets and liabilities are measured using substantively enacted rates that are expected to apply for the year in which those temporary differences are expected to be recovered or settled. The effect on future corporate tax assets and liabilities of a change in tax rates is recognized in earnings in the period that includes the enactment date. Future corporate tax assets are recognized to the extent that realization is considered more likely than not.

I | INVESTMENT TAX CREDITS

Investment tax credits are recognized when qualifying expenditures have been made, provided there is reasonable assurance that the credits will be realized. They are amortized over the estimated useful lives of the related property, plant and equipment. The amortization of deferred investment tax credits is recorded as a reduction of the amortization of property, plant and equipment. These credits are included in other long-term liabilities.

J | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation accrues obligations under its employee future benefit plans.

The cost of pension and other employee future benefits earned by employees is actuarially determined using the projected benefit method prorated on services and management's best estimate of expected plan investment performance, salary escalation, retirement ages of employees and expected health care costs.

For the purpose of calculating the expected return on plan assets, those assets are valued at market value.

On January 1, 2000, the Corporation adopted the new accounting standard on employee future benefits using the prospective application method. The Corporation is amortizing the transitional asset on a straight-line basis over 13 to 14 years, which was the average remaining service lives of the active employee groups at the time.

Past service costs are amortized on a straight-line basis over the expected average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

For the pension plans, the excess of the accumulated net actuarial gain or loss over 10 per cent of the greater of the accumulated benefit obligation and the fair value of plan assets is amortized on a straight-line basis over the average remaining service lives of the active employee groups which is, in most cases, estimated to be 12 years.

The Corporation's obligations for worker's compensation benefits are based on known awarded disability and survivor pensions and other potential future awards with respect to accidents that occurred up to the fiscal year-end. The Corporation is self-insured. The actuarial determination of these accrued benefit obligations uses the projected benefit method. This method incorporates management's best estimate of cost escalation as well as demographic and other financial assumptions. Management's best estimate also takes into account the experience and assumptions of provincial workers' compensation boards. The actuarial gains or losses are amortized over a seven year period, the average duration of these obligations.

K | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

Derivative financial instruments such as Swaps, call options and forward foreign exchange contracts, are utilized by the Corporation in the management of its exposure to changes in fuel prices. The Corporation does not enter into derivative financial instruments for trading or speculative purposes. The Corporation does not currently apply hedge accounting on these derivative financial instruments.

Derivative financial instruments are recognized on the Balance Sheet at inception and removed when they expire or are terminated. On the inception, each derivative is recognized at fair value as either an asset or a liability on the Balance Sheet and changes in fair value are recognized in the train operations and fuel expenses. Derivative financial instruments with a positive fair value are reported as derivative financial instrument assets and derivatives with a negative fair value are reported as part of accounts payable and accrued liabilities or other long-term liabilities.

L | MEASUREMENT UNCERTAINTY

The preparation of financial statements in accordance with Canadian generally accepted accounting principles requires management to make estimates and assumptions that affect the reported amounts of assets and liabilities as well as revenues and expenses and the disclosure of contingent assets and liabilities. The most significant estimates involve the recognition of liabilities and other claims against the Corporation, employee future benefits, future corporate taxes as well as the useful life of Property, Plant and Equipment. Actual results could differ from these estimates and such differences could be material.

M | *VIA PRÉFÉRENCE* PROGRAM

The incremental costs of providing travel awards under the Corporation's *VIA Préférence* frequent traveler reward program are accrued as the entitlements to such awards are earned and are included in accounts payable and accrued liabilities.

N | NON-MONETARY TRANSACTIONS

Non-monetary transactions are recorded at the estimated fair value of the goods or services received or the estimated fair value of the services given, whichever is more reliably determinable. Revenues from non-monetary transactions are recognized when the related services are rendered. Expenses resulting from non-monetary transactions are recognized during the period when goods or services are provided by third parties.

3 | PROPERTY, PLANT AND EQUIPMENT

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005			2004		
	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET	COST	ACCUMULATED AMORTIZATION	NET
Land	5.0	-	5.0	5.0	-	5.0
Rolling stock	746.9	413.4	333.5	738.2	378.1	360.1
Maintenance buildings	181.8	124.6	57.2	179.9	116.3	63.6
Stations and Facilities	44.2	26.6	17.6	44.1	24.4	19.7
Infrastructure improvements	141.4	50.1	91.3	137.0	46.5	90.5
Leasehold improvements	113.0	87.4	25.6	112.8	82.3	30.5
Machinery and Equipment	34.2	28.5	5.7	33.7	27.5	6.2
Information systems	44.1	39.9	4.2	42.6	36.5	6.1
Other property, plant and equipment	20.2	19.3	0.9	20.0	19.1	0.9
	1,330.8	789.8	541.0	1,313.3	730.7	582.6
Projects in progress			28.7			25.3
Retired property, plant and equipment (at net realizable value)			1.3			2.1
			571.0			610.0

Projects in progress as at December 31, 2005, primarily consist of rolling stock for $23.4 million (2004: $21.1 million) and improvements to infrastructure and information systems for $3.1 million (2004: $3.4 million).

4 | ASSET RENEWAL FUND

The Corporation has been authorized by the Treasury Board of the Government of Canada to segregate proceeds from the sale or lease of surplus assets as well as up to $5 million of annual funding approved but not expended during the fiscal year to 2006.

The asset renewal fund includes the following investment instruments:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005		2004	
	COST	MARKET VALUE	COST	MARKET VALUE
Government of Canada bonds	18.2	25.0	19.8	26.2
Other Canadian bonds and debentures	16.1	17.6	20.8	22.8
Pooled equity unit trust	58.4	61.7	57.7	67.6
Cash and short-term investments	13.5	13.5	12.4	12.4
	106.2	117.8	110.7	129.0
Expected cash drawdown	37.7		–	
Long-term portion	68.5		110.7	

The Treasury Board has approved an amount of $66.9 million (2004: $39.5 million) to fund 2005 and prior years operating deficits as well as certain property, plant and equipment while the balance of the asset renewal fund of $39.4 million (2004: $71.2 million) represents the funds that are retained for future investments in property, plant and equipment.

During the year, the Treasury Board approved the use of the Asset Renewal Fund to fund the operating deficit of $6.9 million and capital expenditures of $20.5 million.

The Short-term portion of the Asset Renewal Fund presented as Current Assets represents the amount of cash that the Corporation expects to draw from the fund in 2006 for operating expenses and capital expenditures.

The weighted average effective rate of return on bonds and debentures as well as short-term investments as at December 31, 2005 was 5.10 per cent (2004: 5.01 per cent) and the weighted average term to maturity as at December 31, 2005 is seven years (2004: eight years).

The market value of bonds and debentures, pooled equity unit trust and short-term investments is based on the current bid price at the Balance Sheet date.

The Corporation is subject to credit risk from its holdings of the asset renewal fund. The Corporation minimizes its credit risks by adhering to the *Minister of Finance of Canada Financial Risk Management Guidelines for Crown Corporations* and the Corporate Investment Policy and by investing in high quality financial instruments.

5 | ACCOUNTS PAYABLE AND ACCRUED LIABILITIES

The Accounts payable and accrued liabilities include the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Accrued liabilities	31.9	31.5
Wages payable and accrued	31.7	25.6
Trade payables	25.5	22.6
Capital tax and sales taxes payable	7.6	4.0
Derivative financial instruments	1.2	1.4
Current portion of Network Restructuring and reorganization accrual	1.7	0.8
Account payable to the Government of Canada	-	0.7
Other	0.1	0.1
	99.7	86.7

6 | EMPLOYEE FUTURE BENEFITS

The Corporation provides a number of funded defined benefit pension plans as well as unfunded post retirement and post-employment benefits that include life insurance, health coverage and self insured Workers' Compensation benefits, to all its permanent employees.

The defined benefit pension plans are based on years of service and final average salary.

Pension benefits increase annually by 50 per cent of the increase in the Consumer Price Index in the 12 months ending in December subject to a maximum increase of 3 per cent in any year.

The latest actuarial valuation for the post-retirement unfunded plan was carried out as at July 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at July 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the post-employment unfunded plan was carried out as at August 31, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at August 31, 2007.

The latest actuarial valuation for the self-insured workers' compensation benefits was carried out as at January 1, 2004. The next actuarial valuation will be carried out as at January 1, 2007.

The latest actuarial valuations of the pension plans were carried out as at December 31, 2004 by external actuaries who are members of the Canadian Institute of Actuaries. The next actuarial valuation will be carried out as at December 31, 2007 and will be available in June 2008.

The actuarial valuation of the Supplemental Executive Retirement Plan is carried out annually. The last actuarial valuation was carried out as at December 31, 2004.

Based on these actuarial valuations and projections to December 31, the summary of the principal valuation results, in aggregate, is as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2005	2004	**2005**	2004
ACCRUED BENEFIT OBLIGATION:				
Balance at beginning of year	**1,351.6**	1,260.6	**27.5**	29.5
Current service cost	**20.0**	14.7	**4.5**	4.0
Employee contributions	**9.8**	10.2	**-**	-
Interest cost	**76.3**	74.4	**1.6**	1.7
Benefits paid	**(79.8)**	(78.8)	**(5.8)**	(6.1)
Plan amendments	**-**	-	**-**	0.2
Special termination benefits	**1.8**	-	**0.1**	-
Actuarial (gain) loss	**131.7**	70.5	**1.9**	(1.8)
Accrued benefit obligation at end of year	**1,511.4**	1,351.6	**29.8**	27.5
FAIR VALUE OF PLAN ASSETS:				
Balance at beginning of year	**1,465.2**	1,370.1	**-**	-
Actual return on plan assets	**256.3**	162.5	**-**	-
Employer contributions	**7.5**	1.2	**5.8**	6.1
Employee contributions	**9.8**	10.2	**-**	-
Benefits paid	**(79.8)**	(78.8)	**(5.8)**	(6.1)
Balance at end of year	**1,659.0**	1,465.2	**-**	-

The percentage of the fair value of the total pension plan assets by major category as at December 31 was as follows:

	2005	2004
ASSET CATEGORIES:		
Equity securities (public market)	**57.2%**	58.3%
Fixed income securities (public market)	**34.1%**	34.7%
Private equity, hedge funds and other	**7.5%**	5.7%
Real estate	**1.2%**	1.3%
	100.0%	100.0%

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2005	2004	2005	2004
RECONCILIATION OF THE FUNDED STATUS:				
Fair value of plan assets	1,659.0	1,465.2	-	
Accrued benefit obligation	1,511.4	1,351.6	29.8	27.9
Funded status of plans - surplus (deficit)	147.6	113.6	(29.8)	(27.9)
Unamortized net actuarial losses (gain)	276.8	311.7	1.6	(0.3)
Unamortized past service costs	3.1	3.5	0.5	0.6
Unamortized transitional (asset) obligation	(250.3)	(282.9)	6.8	9.3
	177.2	145.9	(20.9)	(17.9)
Network restructuring long-term liability	-		(0.9)	(1.4)
Accrued benefit asset (liability)	177.2	145.9	(21.8)	(19.3)
ELEMENTS OF DEFINED BENEFIT COSTS RECOGNIZED IN THE YEAR:				
Current service cost	20.0	14.7	4.5	4.0
Interest cost	76.3	74.4	1.6	1.7
Actual return on plan assets	(256.3)	(162.5)	-	
Actuarial losses (gains)	131.7	70.5	1.9	(1.8)
Special termination benefits	1.8		0.1	
Plan amendments	-		-	0.2
Elements of employee future benefits (income) costs before adjustment to recognize the long-term nature of these costs	(26.5)	(2.9)	8.1	4.1
ADJUSTMENTS TO RECOGNIZE THE LONG-TERM NATURE OF EMPLOYEE FUTURE BENEFITS COSTS:				
Differences between:				
Expected return and actual return on plan assets for the year	153.1	62.8	-	
Actuarial (loss) gain recognized for the year and the actual actuarial loss on accrued benefit obligation for the year	(118.2)	(55.2)	(1.9)	1.7
Amortization of past service costs for the year and the actual plan amendments for the year	0.4	0.4	0.1	(0.1)
Amortization of transitional (asset) obligation	(32.5)	(32.5)	2.4	2.5
Defined benefit (income) costs recognized	(23.7)	(27.4)	8.7	8.2

The employee future benefits expense in the Statement of Operations and Retained Earnings includes the pension plans net income, the other benefit plans net costs as well as the adjustment of Network restructuring and reorganization accrual of $1.0 million (2004: $(0.1) million).

	PENSION PLANS		OTHER BENEFIT PLANS	
	2005	2004	**2005**	2004
WEIGHTED-AVERAGE OF SIGNIFICANT ASSUMPTIONS:				
Accrued benefit obligation as at December 31:				
Discount rate	**5.00%**	5.75%	**5.00%**	5.75%
Rate of compensation increase	**3.25%**	3.25%	**3.25%**	3.25%
Benefit costs for the year ended December 31:				
Discount rate	**5.75%**	6.00%	**5.75%**	6.00%
Expected long-term rate of return on plan assets	**7.25%**	7.50%	-	-
Rate of compensation increase	**3.25%**	3.00%	**3.25%**	3.00%
Assumed health care cost trend rates as at December 31:				
Initial health care cost trend rate	-	-	**6.50%**	7.12%
Cost trend rate declines to	-	-	**3.37%**	3.37%
Year ultimate rate is reached	-	-	**2011**	2011

SENSITIVITY ANALYSIS

Assumed health care cost trend rates have a significant effect on the amounts reported for the health care plans. A one-percentage-point change in assumed health care cost trend rates would have the following effects for 2005:

(IN THOUSANDS OF DOLLARS)	INCREASE	DECREASE
Total service and interest cost	**19**	**(17)**
Accrued benefit obligation	**228**	**(203)**

7 | CORPORATE TAXES

The corporate tax expense (recovery) of the Corporation consists of the following:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Corporate tax expense (recovery)	0.4	(1.9)
Future corporate tax expense	1.6	8.5
Corporate tax expense	2.0	6.6

Corporate tax expense on Net income for the year differs from the amount that would be computed by applying the combined Federal and provincial statutory income tax rate of 32.3 per cent (2004: 32.3 per cent) to income before corporate taxes. The reasons for the differences are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Computed tax expense - statutory rates	7.8	9.1
Permanent differences:		
Large corporation tax expense (recovery)	0.4	(1.9)
Non-taxable portion of capital and accounting gains	(3.5)	(0.7)
Non-taxable portion of dividends received	(0.2)	(0.2)
Recognition of tax benefits previously not recognized on property, plant and equipment	(2.7)	–
Other	0.2	0.3
	2.0	6.6

7 | CORPORATE TAXES (CONT'D)

Future corporate income taxes reflect the net tax effects of temporary differences between the carrying amounts of assets and liabilities for financial reporting purposes and the amounts used for income tax purposes. Significant components of the future corporate tax assets and liabilities of the Corporation are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Future corporate tax assets:		
Property, plant and equipment	(18.2)	(8.1)
Contingencies, other liabilities and net amounts	(5.0)	(4.0)
Accrued benefit liability	(7.1)	(6.3)
Loss carry-forward	(6.9)	(2.5)
	(37.2)	(20.9)
Less the valuation allowance	12.2	5.9
	(25.0)	(15.0)
Future corporate tax liabilities:		
Accrued benefit asset	58.5	47.2
Unrealized gain on derivative financial instruments	1.9	1.6
	60.4	48.8
Net future corporate tax liabilities	35.4	33.8

The Corporation has $ 22.2 million of unused Federal non-capital tax losses carried forward and their related year of expiry are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2007	2.2
2008	4.0
2010	0.7
2014	3.3
2015	12.0
	22.2

8 | DEFERRED CAPITAL FUNDING

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	2005	2004
Balance, beginning of year	635.7	674.9
Government funding for depreciable property, plant and equipment	0.7	20.2
Amortization of deferred capital funding	(57.6)	(59.4)
Balance, end of year	578.8	635.7

9 | SHARE CAPITAL

The authorized share capital of the Corporation is comprised of an unlimited number of common shares with no par value. As at December 31, 2005 and 2004, 93,000 shares at $100 per share are issued and fully paid.

10 | COMMITMENTS

A | The future minimum payments relating to operating leases mainly for real estate, maintenance of way and computer equipment are as follows:

(IN MILLIONS OF DOLLARS)	
2006	16.5
2007	16.8
2008	15.9
2009	8.8
2010	5.7
Subsequent years proportionately to 2049	163.6
	227.3

B | As at December 31, 2005, the Corporation has outstanding purchase commitments amounting to $5.7 million consisting mainly of advertising as well as the maintenance and completion of rolling stock projects.

C | The Corporation has entered into train service agreements for the use of tracks and control of train operations expiring on December 31, 2008.

D | The Corporation has issued letters of credit totalling approximately $19.9 million (2004: $21.8 million) to various provincial government workers' compensation boards as security for future payment streams.

11 | DERIVATIVE FINANCIAL INSTRUMENTS

The derivative financial instruments used by the Corporation include Swaps which are typically a commodity or price Swap where parties exchange payments in cash based on changes in the price of the commodity (heating oil) or a market index while fixing the price they effectively pay for fuel. The Corporation has also used call options that give the Corporation the right but not the obligation to buy a futures contract for a specified price within a specified period of time in exchange for premium payment. It obligates the seller of an option to sell the underlying futures contract at the designated price should the option be exercised at that price. These call options can no longer be exercised should the price of the commodity exceed a trigger level for more than a specified amount of time. The foreign exchange forwards and futures are contractual agreements to either buy or sell US dollars at a specified price and date in the future.

At year-end the Corporation had the following derivative financial instruments with positive fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Crude Swap	December 31, 2005	0.650	4,536	-	2,747
Crude Swap	December 31, 2005	0.867	3,024	-	1,056
Crude Swap	December 31, 2006	1.560	2,016	572	
Crude Swap	December 31, 2006	0.818	4,536	5,098	1,516
Crude Swap	December 31, 2007	0.800	4,536	5,085	1,250
Crude Swap	December 31, 2007	1.498	2,016	743	
Crude Swap	December 31, 2007	1.780	1,008	64	
Crude Swap	December 31, 2008	1.457	2,016	690	
				12,252	6,569

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
					2005	2004
Crude Call Option	Dec. 31, 2005	1.140	1.450	3,696	-	173
Crude Call Option	Dec. 31, 2006	1.065	1.450	2,520	**	155
					-	328

** This Financial instrument has a negative fair value in 2005.

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.148	824	8	
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.147	1,859	5	
				13	
				12,265	6,897

At year-end the Corporation had the following derivative financial instruments with negative fair values:

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FORWARD RATE CAD / USD	NOTIONAL AMOUNT (USD) (000'S)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.314	5,570	-	(619)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.290	2,177	-	(193)
Foreign Exchange	Monthly in 2005	1.268	1,565	-	(102)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.290	2,117	(273)	(188)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.277	357	(42)	(27)
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.189	5,999	(182)	
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.170	3,730	(46)	
Foreign Exchange	Monthly in 2006	1.181	4,098	(94)	
Foreign Exchange	Monthly in 2007	1.179	9,369	(254)	
				(891)	(1,127)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	FIXED PRICE PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
				2005	2004
Crude Swap	April 30, 2005	1.240	1,848	-	(86)
Crude Swap	April 30, 2005	1.543	672	-	(207)
Crude Swap	December 31, 2006	2.033	2,016	(507)	
Crude Swap	December 31, 2006	1.850	2,016	(91)	
Crude Swap	December 31, 2007	1.844	1,008	(6)	
Crude Swap	December 31, 2008	1.799	1,008	(10)	
				(614)	(293)

DESCRIPTION	MATURITY DATE	CAP PRICE PER U.S. GALLON (USD)	TRIGGER LEVEL PER U.S. GALLON (USD)	NOTIONAL QUANTITY (000'S OF U.S. GALLONS)	FAIR VALUE CAD (000'S)	
					2005	2004
Crude Call Option	- Dec. 31, 2006	1.065	1.450	2,520	(13)	
					(1,518)	(1,420)

The fair value of the positive balance of the above derivative financial instruments at December 31, 2005 is $12.3 million (2004: $6.9 million) of which $5.7 million is recorded as Current Assets (2004: $4.0 million) and $6.6 million as Long-term assets (2004: $2.9 million). The negative balance is $1.5 million (2004: $1.4 million) of which $1.2 million (2004: $1.4 million) is included in "Account payable and Accrued liabilities" as a short-term derivative financial instrument liability and $0.3 million is included in "Other" as a long-term derivative financial instrument liability.

Included in the "Train operations and fuel" expense is a realized and unrealized net gain of $13.5 million (2004: $10.3 million) on these derivative financial instruments.

The Corporation is exposed to credit risk in the event of non-performance by the counterparty to its derivative financial instruments but does not expect such non-performance as the counterparty is of high credit quality.

12 | FAIR VALUE OF FINANCIAL INSTRUMENTS

The estimated fair value of the recognized financial instruments, except for the asset renewal fund, approximates their carrying value due to their current nature.

13 | RELATED PARTY TRANSACTIONS

The Corporation is related in terms of common ownership to all Government of Canada created departments and agencies. The Corporation enters into transactions with these entities in the normal course of business on trade terms applicable to all individuals and enterprises and these transactions are recorded at exchange value. Other than disclosed elsewhere in these financial statements, related party transactions are not significant.

14 | NON-MONETARY TRANSACTIONS

The Corporation recorded a revenue from non-monetary transactions of approximately $1.0 million (2004: $1.6 million) as "Passenger revenue" in the accompanying statements of operations and retained earnings for the year ended December 31, 2005. The Corporation also recorded non-monetary expenses of $1.0 million (2004: $2.7 million) in the accompanying statements of operations and retained earnings, mainly as "Marketing and Sales" and other expenses resulting from non-monetary transactions.

15 | CONTINGENCIES

A | The Canadian Transportation Agency (CTA) rendered a decision in October 2003 against the Corporation in favour of the Council for Canadians with Disabilities (CCD). The Corporation was directed to re-design and re-construct its Renaissance rail cars to remove certain undue obstacles to persons with disabilities.

On March 2, 2005, the Corporation was successful in overturning the earlier CTA decision by a judgement of the Federal Court of Appeal. That appeal decision has been further appealed to the Supreme Court of Canada by the CCD. The oral hearing is scheduled for May 2006.

If the CTA decision is finally upheld, the cost of modifying the Renaissance cars would be significant. Management is of the opinion that this could cost between $50 million and $100 million, an amount that would exceed funding approved by the Government of Canada for the Renaissance project. No provision has been made in the financial statements for a major modification of the cars.

B | The Corporation began a restructuring of its labour force in 1997 which resulted in the elimination of a number of positions. The changes became subject to various Canadian Industrial Relations Board (CIRB) decisions, mediations and arbitrations.

In May 2003, the CIRB rendered a decision directing the Corporation to pay back wages under certain circumstances to former conductors. The Supreme Court decided not to grant the Corporation leave to appeal a Federal Court of Appeal ruling supporting the decision of the CIRB.

The Corporation is waiting for the final ruling from the arbitrator.

The Corporation has made a provision in its financial statements.

C | The Corporation has performed an assessment of all of its operations and of all of its sites and facilities in order to determine the environmental risks. The sites and facilities that are suspected to represent an environmental risk will be further investigated in the coming years. Action plans will be developed for facilities and sites that require decontamination measures or mitigation.

The Corporation is unable to estimate any amount related to these risks and therefore no provision has been made in the financial statements.

D | The Corporation is subject to claims and legal proceedings brought against it in the normal course of business. Such matters are subject to many uncertainties. Management believes that adequate provisions have been made in the accounts where required and the ultimate resolution of such contingencies are not expected to have a material adverse effect on the financial position of the Corporation.

16 | RECLASSIFICATION

The comparative financial statements have been reclassified from the statements previously presented to conform to the presentation of the 2005 financial statements.

Corporate Directory

AS AT DECEMBER 31, 2005

BOARD OF DIRECTORS

Paul Côté
President and Chief Executive Officer
Montreal, Quebec

*__Michel Crête__
Montreal, Quebec

*__Steven Cummings__
Montreal, Quebec

*__Angela Ferrante__
Toronto, Ontario

*__Paul Fraser__
Surrey, British Columbia

Jean-Louis Hamel
Montreal, Quebec

Wendy Kelly
Regina, Saskatchewan

*__Margaret MacInnis__
Halifax, Nova Scotia

*__Lore Mirwaldt__
Winnipeg, Manitoba

Donald Pettit
Acting Chairman of the Board
Vancouver, British Columbia

Timothy Reid
Toronto, Ontario

*__Charles Ross__
London Ontario

*__Kenneth Savage__, CA, CFP
Fredericton, New Brunswick

James J. Smith, FCA
Winnipeg, Manitoba

*__Louis Tremblay__
Cornwall, Ontario

OFFICERS

Paul Côté
President and Chief Executive Officer

Christena Keon Sirsly
Chief Strategy Officer

J. Roger Paquette
Chief Financial Officer

Steve Del Bosco,
Vice-President, Marketing

Mike Greenberg
Vice-President, Environment,
Procurement and Real Estate

Carole Mackaay
General Counsel and
Corporate Secretary

John Marginson
Chief Operating Officer

Denis Pinsonneault
Vice-President, Human Resources

* Indicates new members appointed in 2005.
The Board wishes to thank outgoing members
for their important contribution:

Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, QC
Barbara Kane
Yvon LeBlanc, QC
Marlene McGraw, CA

Donald Pettit, Acting Chairman of the Board,
and Paul Côté, President and Chief Executive Officer,
are ex-officio members of each Committee of the Board.

COMMITTEES OF THE BOARD

Audit and Risk Committee

James J. Smith, FCA, Chairman
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Kenneth Savage, CA, CFP
Louis Tremblay

Human Resources Committee

Donald Pettit, Chairman
Michel Crête
Angela Ferrante
Margaret MacInnis
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Investment Committee

Vacant, Chairman
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Kenneth Savage, CA, CFP
Louis Tremblay

Corporate Governance Committee

Jean-Louis Hamel, Chairman
Angela Ferrante
Wendy Kelly
Margaret MacInnis
Charles Ross

Planning and Finance Committee

James J. Smith, FCA, Chairman
Michel Crête
Wendy Kelly
Timothy Reid
Charles Ross
Kenneth Savage, CA, CFP

Executive Committee

Donald Pettit, Chairman
Paul Côté
Jean-Louis Hamel
James J. Smith, FCA

VIA OFFICE LOCATIONS

Headquarters and Quebec
3 Place Ville-Marie
Suite 500
Montreal, Quebec
H3B 2C9
(514) 871-6000

Postal address
P.O. Box 8116
Station A
Montreal, Quebec
H3C 3N3

Atlantic
1161 Hollis Street
Halifax, Nova Scotia
B3H 2P6
(902) 494-7900

Ontario
65 Front Street West
Room 222
Toronto, Ontario
M5J 1E6
(416) 956-7600

West
146-123 Main Street
Winnipeg, Manitoba
R3C 1A3
(204) 949-7447

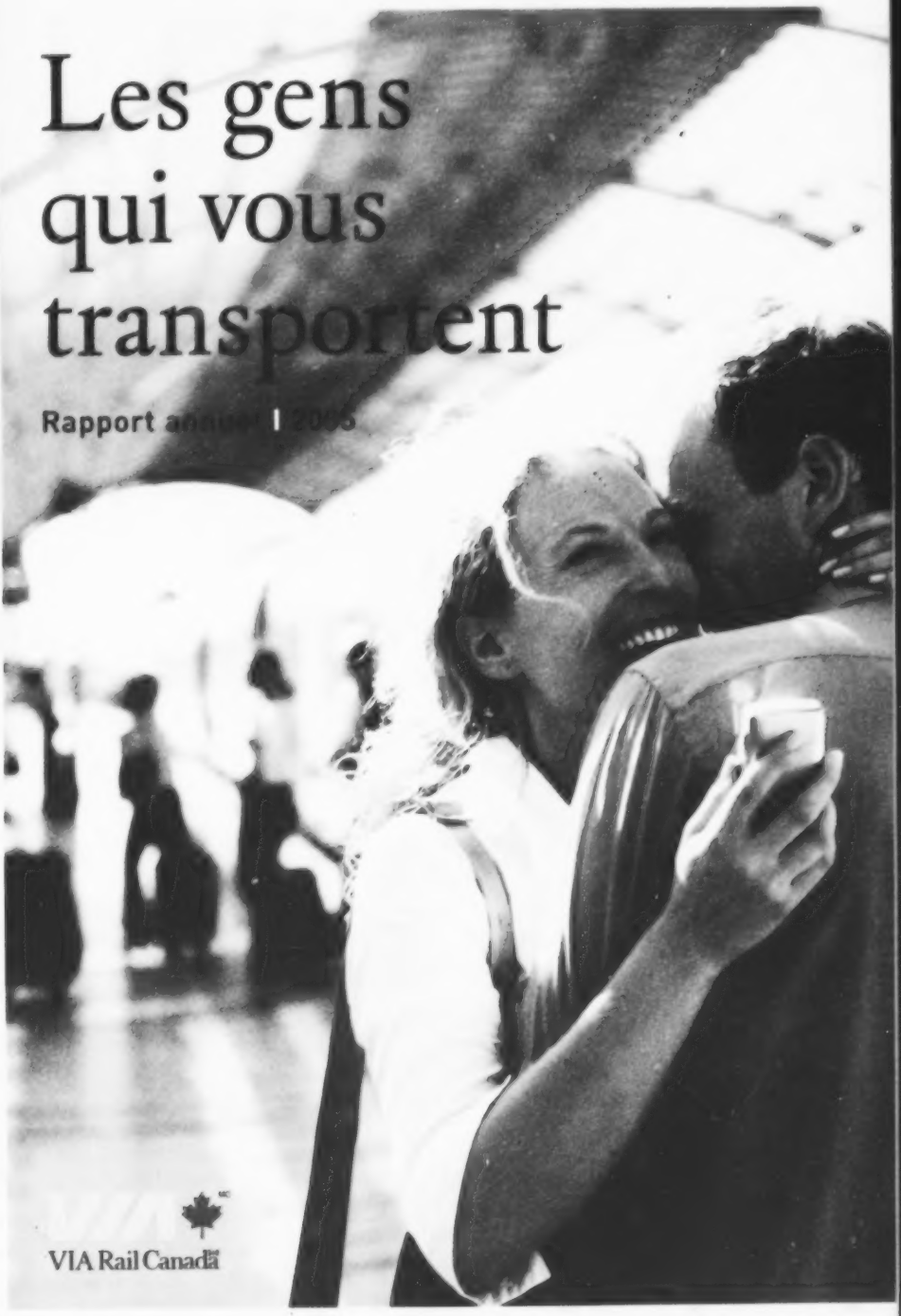
1150 Station Street
Vancouver, B.C.
V6A 4C7
(604) 640-3700

WEBSITE

www.viarail.ca

Les gens qui vous transportent

Rapport annuel | 2005



VIA Rail Canada

Lettre au ministre

L'honorable Lawrence Cannon, CP, député
Ministre des Transports, de l'Infrastructure et des Collectivités, Ottawa

Monsieur le Ministre,

Conformément aux dispositions de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous sommes heureux de vous présenter le rapport annuel de VIA Rail Canada inc. pour l'exercice prenant fin le 31 décembre 2005.

Le président et chef de la direction,

Paul Côté

Paul Côté

Table des matières

01 L'année en chiffres
02 Vue d'ensemble de la Société
03 Le Plan stratégique de VIA... Aller de l'avant

04 Message du Conseil d'administration
06 Message du Président

08 La revue de l'année
- 11 La sécurité
- 17 Les gens
- 21 Le service
- 27 La croissance
- 31 L'entrepreneuriat
- 35 L'environnement

39 Gouvernance d'entreprise
40 Commentaires et analyse de la direction

46 États financiers

MD Marque déposée propriété de VIA Rail Canada inc.
MC Marque de commerce propriété de VIA Rail Canada inc.

Impression : Integria Design : epicentre.qc.ca

L'année en chiffres

Les indicateurs financiers et statistiques d'exploitation clés ci-dessous résument le rendement de la Société pour l'année 2005 avec les données comparatives pour les années 2001 à 2004.

	2005	2004	2003	2002	2001
Indicateurs financiers clés (EN MILLIONS DE DOLLARS)					
Produits	**289,8**	258,7	290,3	270,8	253,8
Charges en trésorerie [1]	**465,7**	443,8	431,4	424,2	416,9
Dépenses en immobilisations	**21,2**	20,2	77,4	98,4	146,7
Financement de l'État :					
Exploitation	**169,0**	177,4	181,1	153,7	163,3
Immobilisations	**0,7**	20,2	82,4	103,4	151,7
Total du financement de l'État [2]	**169,7**	197,6	263,5	257,1	315,0
Statistiques d'exploitation clés [3]					
Ratio des produits aux charges en trésorerie (EN %)	**62,4**	58,8	58,5	64,5	61,5
Voyageurs (EN MILLIERS)	**4 097**	3 887	3 789	3 981	3 865
Voyageurs-milles (EN MILLIERS)	**888**	851	857	948	921
Financement de l'État de l'exploitation par voyageur-mille (EN CENTS)	**19,0**	20,8	21,1	16,2	17,7
Rendement (CENTS PAR VOYAGEURS-MILLES)	**28,6**	28,0	26,8	26,6	25,3
Trains-milles parcourus (EN MILLIERS)	**6 740**	6 771	6 780	6 770	6 665
Voitures-milles parcourus (EN MILLIERS)	**48 614**	48 396	48 682	48 262	46 102
Coefficient d'occupation moyen (%)	**55**	53	53	57	57
Nombre moyen de voyageurs-milles par train-mille	**132**	126	126	140	138
Ponctualité (%)	**81**	70	73	84	85
Nombre d'employés actifs à la fin de l'exercice	**3 059**	3 027	3 051	3 054	3 013

1 | Les charges en trésorerie utilisées dans le calcul du Ratio des produits aux charges en trésorerie, excluent l'amortissement des immobilisations corporelles, les frais de réorganisation, couru comptable de rémunération, gains non réalisés sur les instruments financiers dérivés, les charges de retraite et les avantages sociaux futurs.

2 | Ce total exclut le financement interne du fonds de renouvellement des actifs de 27,4 millions de dollars en 2005 et 7,7 millions de dollars en 2004 et inclut une contribution de 5 millions de dollars au fonds de renouvellement des actifs en 2001, 2002 et 2003.

3 | Les statistiques d'exploitation clés sont non vérifiées.

Vue d'ensemble de la Société

VIA Rail exploite les services nationaux de transport ferroviaire voyageurs pour le compte du gouvernement du Canada. À titre de société d'État indépendante, constituée en 1977, nous offrons aux Canadiens des services voyageurs sécuritaires, efficaces et respectueux de l'environnement, desservant l'année durant plus de 450 collectivités, grandes et moins grandes, dont certaines ne disposent que du train comme service de transport. Nous assurons des services de qualité à notre clientèle, en maximisant nos produits, en contrôlant nos coûts et en misant sur les points forts du rail voyageurs : l'un des modes de transport les plus sûrs, les plus fiables et les plus écologiques qui soient.

NOS SERVICES, D'UN OCÉAN À L'AUTRE

Nous exploitons jusqu'à 492 trains par semaine, qui circulent sur 12 500 kilomètres de voies, pour relier au-delà de 450 collectivités au Canada. Avec un effectif d'environ 3 000 employés, VIA a transporté en 2005 près de 4,1 millions de voyageurs sur 888 millions de voyageurs-milles.

Dans l'Ouest canadien, VIA assure, toute l'année et par tous les temps, des services de transport intervilles, y compris des liaisons vers des collectivités éloignées, ainsi que la liaison Toronto-Vancouver, trois fois par semaine, avec le légendaire train transcontinental de l'Ouest, le *Canadien*[MD].

Dans le corridor Québec-Windsor, les trains de VIA fournissent aux voyageurs des services rapides, pratiques, confortables et abordables, de centre-ville à centre-ville, entre les plus grands centres d'affaires du Canada.

Dans l'Est du Canada, l'*Océan*[MD], qui relie Montréal et Halifax six fois par semaine, offre le service accueillant de sa classe *Alizés*[MD] de mai à octobre. En outre, le *Chaleur*[MD] assure trois fois par semaine la liaison Montréal-Gaspé.

Dans les régions rurales et éloignées, VIA exploite des liaisons jugées essentielles par le gouvernement pour répondre aux besoins de transport en région.

Le Plan stratégique de VIA... Aller de l'avant

NOTRE VISION

Être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service.

NOTRE MISSION

Travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes.

NOS VALEURS

ORIENTATION-CLIENT

Ayant la plus grande considération pour nos clients, nous les écoutons et innovons pour leur offrir la meilleure expérience de voyage au meilleur rapport qualité-prix.

RESPECT

Nous sommes humains : nous sommes des gens qui répondent avec intégrité aux besoins de nos clients, de chacun d'entre nous et des collectivités que nous desservons.

PASSION

Passionnés du rail voyageurs, nous œuvrons pour qu'il joue pleinement son rôle dans le développement social, économique et environnemental du Canada.

Aller de l'avant

Message du Conseil d'administration

Aujourd'hui, au Canada, VIA est l'un des services voyageurs qui inspire le plus confiance. D'après un sondage indépendant réalisé en 2005, la Société s'est classée première dans l'industrie des transports, devançant toutes les autres entreprises de transport de voyageurs ou de marchandises au pays.[1]

Cette confiance reflète la capacité de VIA d'offrir un bon rapport qualité-prix à sa clientèle, aux contribuables canadiens et à son actionnaire, le gouvernement du Canada. En 2005, le rail voyageurs a transporté un nombre record de personnes partout au pays, et VIA a enregistré la plus forte croissance annuelle de son histoire au chapitre des produits. L'excellence de notre service à la clientèle est reconnue, avec 40 % des voyageurs affirmant que nous avons été au-delà de leurs attentes. Et en dépit de la hausse des dépenses liées au prix du carburant et aux coûts d'exploitation, VIA a une fois de plus amélioré le recouvrement de ses coûts : en 2005, le ratio de rentabilité était de 62 %, une hausse par rapport à celui de 2004 qui indiquait 59 %.

La performance de VIA en 2005 confirme que le train constitue la véritable solution de remplacement comme moyen de transport. En effet, aucun autre mode de transport ne peut offrir aux voyageurs canadiens le même service : des voyages sécuritaires et confortables à longueur d'année.

Cette solution est en voie de revêtir de plus en plus d'importance aux yeux des Canadiens préoccupés par l'encombrement des routes, la sécurité routière et l'impact environnemental de leurs choix de transport. Aujourd'hui, le rail voyageurs est tout simplement le choix le plus sécuritaire, le plus efficace et le plus écologique qui soit pour voyager au Canada.

Cependant, sans une orientation claire de la part du gouvernement du Canada et sans un engagement d'y allouer les ressources suffisantes, nous ne pouvons que soulever notre inquiétude quant au succès futur du rail voyageurs.

[1] Résultats d'une étude du Groupe Leger et Léger inc., mai 2005.

Pour que le rail voyageurs continue à bien servir les Canadiens, un investissement dans l'infrastructure et l'équipement ferroviaires est essentiel. VIA et son actionnaire, le gouvernement du Canada, continuent d'explorer les avenues qui permettront de satisfaire au mieux ce besoin. Le niveau et la nature d'un tel investissement requièrent des décisions quant au rôle du rail voyageurs, ainsi que des choix éclairés sur la façon dont VIA peut le mieux desservir le Canada à l'avenir.

En attendant, afin d'assurer la viabilité de ses services voyageurs, VIA a puisé dans ses réserves restreintes les fonds nécessaires pour satisfaire ses besoins cruciaux en matière d'infrastructure et d'équipement. Parallèlement, il est devenu impossible de renflouer ces réserves, compte tenu des conditions négatives du marché qui peuvent survenir, des charges d'exploitation en hausse, et des niveaux de financement d'exploitation qui n'ont pas suivi le taux d'inflation depuis de nombreuses années.

En raison des retards accusés au chapitre de l'investissement en immobilisations, la Société, à l'heure actuelle, n'a presque plus de ressources pour répondre aux besoins en matière d'infrastructure et d'équipement, ou pour couvrir le déficit d'exploitation au cours des années à venir.

Le Conseil d'administration et la haute direction de VIA s'engagent pleinement à collaborer avec le gouvernement du Canada pour atteindre ses objectifs liés au rôle du rail voyageurs dans le secteur du transport public.

En dépit des défis précités, VIA est prête à aller de l'avant. Partout au pays, les marchés des voyages montrent des signes de rétablissement, et la Société dispose d'une équipe dirigeante exceptionnelle et de gens tout aussi exceptionnels : des gens qui ont prouvé leur extraordinaire capacité à fournir le meilleur service possible, tant à la clientèle qu'aux contribuables canadiens.

En 2005, le gouvernement a nommé neuf nouveaux membres au Conseil d'administration. Nous leur souhaitons la bienvenue et remercions les sept membres dont le mandat a pris fin au cours de cette même année.

VIA continuera de mériter la confiance des Canadiens et de satisfaire leurs attentes élevées en matière de service national de transport ferroviaire voyageurs.

Message du Président

Les gens à VIA Rail Canada s'efforcent d'être des chefs de file pour l'excellence du service dans le transport de voyageurs. Malgré les défis rencontrés au début de l'année, la performance de VIA en 2005 a pourtant été l'une des meilleures pour le service ferroviaire voyageurs.

Tandis que nous commencions l'année, l'industrie des voyages au Canada luttait encore pour se relever de l'affaiblissement du marché qui avait débuté en 2003. Malgré cela, avant la fin de l'année 2005, nos produits avaient augmenté pour atteindre 31 millions de dollars. Nous avons redressé la ponctualité et atteint l'amélioration la plus notable sur une période de douze mois. Et nous avons transporté plus de voyageurs que jamais, l'achalandage franchissant, pour la première fois dans l'histoire du réseau actuel, le seuil des 4 millions.

Chacune des personnes à VIA a contribué à l'atteinte de ces résultats. Au début de l'année, nous avons élaboré un nouveau Plan stratégique destiné à orchestrer la dynamique des gens et des ressources de VIA avec ce que nous faisons de mieux : servir notre clientèle. Nous avons trouvé des façons nouvelles et novatrices de fournir un service qui sort de l'ordinaire, assurant une expérience de voyage qui va au-devant et au-delà des attentes élevées de notre clientèle. Nous exploitons le rail voyageurs avec une énergie entrepreneuriale nouvelle, améliorant la productivité et le rapport qualité-prix. Nous avons réitéré notre engagement premier, qui est d'offrir aux Canadiens un service voyageurs sécuritaire, sûr et respectueux de l'environnement.

Les chiffres de 2005 démontrent la remarquable affinité entre le rail et la demande en matière de transport. Bien que tous les modes de transport aient leur place dans le système de transport public, un nombre record de Canadiens choisissent de voyager en train parce qu'il représente l'alternative aux autres modes de transport : il offre un service efficace et de qualité supérieure, le confort et la sécurité, la fiabilité à longueur d'année et ce, à un coût raisonnable.

Ce service continuera de reposer sur les talents des gens de VIA. En effet, notre Plan stratégique met à présent l'accent sur ces talents, transformant ainsi notre approche de la gestion des ressources humaines. Cette transformation implique une révision complète des programmes de formation, des mesures incitatives liées à la rémunération et au rendement, ainsi que de la planification de l'embauche et de la relève, afin que nous disposions des personnes qui conviennent, dotées des talents appropriés, pour assurer l'avenir du rail voyageurs.

Il est évident que l'avenir du rail voyageurs repose également sur l'orientation politique du gouvernement du Canada. La haute direction et le Conseil d'administration de VIA traitent la question du rôle à long terme du rail voyageurs au Canada. Il reste à souhaiter que des décisions politiques éclairées, relativement au financement d'exploitation et aux sommes à investir dans l'infrastructure et l'équipement ferroviaires par notre actionnaire, prennent en compte ces préoccupations.

Le Conseil, qui accorde sa confiance à l'équipe dirigeante de VIA, s'est engagé à exercer une supervision saine et à donner à la Société une orientation stratégique à long terme.

Nous croyons en la valeur du service que nous offrons. Nous croyons au potentiel du rail voyageurs pour l'avenir. Et nous nous engageons à fournir le meilleur service possible aux Canadiens, aujourd'hui comme demain.

La revue de l'année

En 2005, en tant que service national de transport ferroviaire voyageurs du Canada, VIA a reconquis son titre de chef de file dans le secteur du transport de voyageurs. Forte d'un plan stratégique qui met plus que jamais l'accent sur le service à la clientèle, la Société a affiché des progrès spectaculaires au chapitre de l'achalandage, des produits et du recouvrement des coûts par rapport à 2004, égalant ou surpassant la croissance des marchés clés, et retrouvant la vitesse de croisière que le rail avait atteint, d'année en année, ces derniers temps. Une fois de plus, ces progrès permettent à la Société d'offrir aux contribuables canadiens un rendement d'une valeur exceptionnelle.

Le dynamisme de VIA a été sévèrement ébranlé en 2003, lorsque le SRAS et une série de catastrophes naturelles ont fait chuter considérablement le nombre de voyages au Canada. En 2004, la reprise pour l'ensemble de l'industrie des voyages a été lente et, au mieux, sporadique, et l'attraction comme le maintien de la clientèle demeurent une très grande priorité dans toute l'industrie. Néanmoins, en 2005, les affaires ont été bonnes pour VIA dans toutes les régions du pays.

En dépit de très bons résultats en fin d'exercice, la Société a été confrontée à d'importants défis au début de l'année 2005. En effet, les produits n'atteignaient pas les prévisions et les principales charges d'exploitation – le carburant par exemple – connaissaient des augmentations de coûts sur lesquels la Société n'avait aucun pouvoir. De plus, VIA éprouvait de vives inquiétudes quant à la capacité de l'infrastructure ferroviaire de maintenir un service efficace et vivait dans l'incertitude en ce qui concerne l'investissement en immobilisations, le financement d'exploitation et l'orientation à prendre, à long terme, pour exploiter le service ferroviaire voyageurs national.

ALLER DE L'AVANT EN 2005

Au début de l'année 2005, le président et les membres de la haute direction de VIA ont rencontré les cadres afin de discuter de ces défis et d'élaborer une stratégie claire pour aller de l'avant. Ces discussions ont établi la nécessité de centrer l'attention sur la principale force de VIA sur le marché – le service à la clientèle – et d'harmoniser chacun des aspects de la mission, de la vision et des valeurs de la Société avec cette orientation-client.

Quelque 2 100 employés ont pris part aux réunions et aux discussions qui ont porté sur le nouveau Plan stratégique de VIA, *Aller de l'avant* (voir page 3), qui préconise une attention accrue à l'égard du service à la clientèle, stimulant l'énergie créatrice, l'innovation et la passion de toute l'entreprise.

Reposant sur la vision, la mission et les valeurs de VIA, le Plan définit des buts stratégiques précis, à savoir la sécurité, les gens, le service, la croissance, l'entrepreneuriat et l'environnement. Ces buts témoignent de l'engagement de VIA à l'égard de la pérennité du rail voyageurs, et renforcent sa détermination à améliorer le service ferroviaire et à atteindre des objectifs de performance mesurables.

Le succès remporté pour chacun de ces buts est à l'origine de la réussite de VIA en 2005.

La sécurité

Travailler à fournir un environnement
sécuritaire à notre clientèle,
à nos collègues et au grand public.

La sécurité et la sûreté sont devenues des préoccupations majeures des voyageurs. La circulation intense et l'encombrement des autoroutes, particulièrement en marge des zones urbaines, soulevent de plus en plus l'inquiétude quant aux risques qu'implique un voyage sur route et de nombreux Canadiens explorent des avenues plus sécuritaires. Les événements survenant dans le monde ont, quant à eux, placé la sûreté au premier rang de l'attention du public, tandis que les Canadiens veulent s'assurer que leur sécurité personnelle – et celle du système de transport – sont à l'abri d'une menace terroriste ou criminelle.

Le rail voyageurs est largement reconnu comme étant un mode de transport en commun très sécuritaire. Aussi VIA et l'ensemble de son personnel se font-ils un devoir de veiller à la sécurité et à la sûreté de chacun des clients, et de chacune des collectivités desservies par ces mêmes trains voyageurs.

SANTÉ ET SÉCURITÉ AU TRAVAIL

L'engagement à l'égard de la sécurité est bien ancré dans l'entreprise.

La direction, les syndicats et le personnel travaillent de concert pour s'assurer que VIA fournit à tous ses employés un environnement de travail sécuritaire. Les Comités de santé et sécurité, qui s'intéressent de près aux questions touchant la sécurité dans tous les locaux, inspectent les installations, identifient les risques potentiels pour prendre les mesures qui s'imposent, et maintiennent un niveau élevé de sensibilisation à la sécurité.

En 2005, l'équipe du service de Maintenance du matériel roulant des Liaisons de l'Est de VIA est citée en exemple à l'échelle de l'entreprise pour avoir établi un record en matière de sécurité : huit années sans la moindre blessure causée par un accident de travail ayant nécessité un congé. VIA traite également des questions de santé par le biais d'initiatives d'envergure nationale. L'automne dernier, à la demande des employés, VIA a mis sur pied un programme d'immunisation contre la grippe, offrant gratuitement le vaccin aux intéressés.

LE SYSTÈME DE GESTION DE LA SÉCURITÉ DE VIA

En 2001, VIA a élaboré et mis en place un Système de gestion de la sécurité. Le Système établit des règles, des procédures et des responsabilités précises destinées à maintenir sécuritaires tant l'environnement de travail des employés que le service offert aux voyageurs. Depuis son implantation, le Système a fait l'objet de trois vérifications de la part de Transports Canada, vérifications qui ont confirmé que la Société et ses employés pratiquent une bonne gestion de la sécurité.

En 2005, des employés à tous les échelons ont participé activement à la révision du Système de gestion de la sécurité, apportant de précieux commentaires qui permettent de suivre de près et de parfaire les procédures de sécurité. Les objectifs en matière de sécurité et l'évaluation du rendement, qui cadrent du reste avec la stratégie d'entreprise de VIA, en font également partie intégrante. Les Comités de santé et sécurité examinent les rapports annuels sur la sécurité, ainsi que les données de performance du Système pour établir des objectifs précis destinés à améliorer la sécurité de l'environnement de travail et relever les points qui méritent d'être portés à l'attention des cadres supérieurs.

En outre, la direction de VIA et les syndicats ont créé deux Comités d'orientation de sécurité qui offrent une perspective de sécurité nationale. Ils étudient les mesures propres aux activités liées à la sécurité, les tendances nationales et les préoccupations, avant de faire des recommandations. Ces comités contribuent aussi à élaborer des programmes de formation et de sensibilisation à la sécurité à VIA, et à les instaurer à l'échelle de la Société.

Dans le cadre du Système de gestion de la sécurité, VIA a créé une base de données pour l'Évaluation des dangers et stratégies de contrôle des risques, qui est consultée par les chefs pour identifier, supprimer ou atténuer des situations impliquant des risques pour les employés, la clientèle ou les collectivités. Cette base de données a été complètement revue et reconçue en 2005. La nouvelle version, qui sera lancée en 2006, assurera la qualité de diverses évaluations du risque, produira des rapports plus précis et améliorera le partage de l'information au sein de la Société. Dans cette optique, VIA a créé un nouveau programme de formation à l'intention des chefs et des responsables des Comités de santé et sécurité, visant à la bonne utilisation de la nouvelle base de données.

SENSIBILISATION DU PUBLIC À LA SÉCURITÉ

VIA travaille régulièrement avec l'industrie ferroviaire et les collectivités afin de sensibiliser la population au fait que la prudence est de mise aux abords des voies ferrées et aux passages à niveau.

En 2005, VIA a collaboré avec la police du CN pour mettre sur pied le programme « L'agent à bord du train », dans le cadre duquel de nouveaux agents de police voyageaient entre Montréal et Québec à bord d'un train muni de caméras ; ils pouvaient ainsi être témoins des situations avec lesquelles les mécaniciens de locomotive doivent composer, ce qui a permis de sensibiliser ces nouvelles recrues à la question de la sécurité ferroviaire. Une autre initiative, l'Opération Gareautrain, a permis aux mécaniciens de locomotive et aux chefs des services de se rendre dans plusieurs collectivités partout au pays afin d'informer divers groupes, institutions éducatives et organisations de défense des intérêts publics sur la sécurité ferroviaire.

SÛRETÉ ACCRUE DU SYSTÈME DE TRANSPORT

Ailleurs dans le monde, au cours des dernières années, des événements tragiques sont survenus lorsque des systèmes de transport ont été la cible d'actes terroristes. Bien qu'aucun incident n'ait eu lieu au Canada, l'inquiétude du public quant à la sûreté des moyens de transport est demeurée importante en 2005.

Depuis 2001, en collaborant avec divers organismes chargés de l'application de la loi, VIA a mis en place une gamme étendue de mesures de sûreté, nouvelles ou améliorées. Ces mesures, qui visent à renforcer la sûreté des gares, incluent notamment un système de surveillance par télévision en circuit fermé, des accès limités, et le recours à des patrouilles policières et à des escouades canines. En 2005, nous avons accordé une importance particulière à la formation et à la sensibilisation des employés sur la sûreté en ayant recours à des campagnes d'information, des affiches et d'autres outils permettant de rappeler à tous les employés de demeurer vigilants.

L'Opération œil ouvert de VIA fournit au personnel de première ligne des techniques leur permettant d'identifier les risques pour la sûreté; quant au Programme Jetway de la GRC, en place dans les aéroports canadiens, il a été adapté, avec l'aide de la GRC, afin de sensibiliser davantage les employés de VIA et d'améliorer leurs habiletés à observer leur environnement.

VIA diffuse maintenant de façon régulière des messages relatifs à la sûreté dans les gares pour informer les voyageurs de ne pas laisser leurs bagages sans surveillance, et pour rappeler au personnel de VIA que tout bagage laissé sans surveillance doit être signalé. De plus, un programme de vérification des bagages a été mis en place dans toutes les gares avec personnel, et les voyageurs sont informés du fait que leurs effets peuvent être inspectés à tout moment.

Afin de rehausser le niveau de préparation de VIA, une révision du Système de gestion de la sûreté a été lancée en 2005 et les améliorations potentielles qui ont été identifiées sont actuellement en voie d'être élaborées et mises en application, incluant une nouvelle Politique en matière de sûreté.

Le programme de VIA relatif à la sûreté sera défini dans son Plan de sûreté de l'entreprise, qui est présentement en développement. Ce Plan englobe la nouvelle Politique et définit les mesures à prendre, ainsi que les règlements et procédures à respecter pour protéger la Société et ses clients. En 2006, VIA commencera à intégrer son Plan de sûreté au Plan d'organisation des mesures d'urgence pour assurer la mise en place de procédures et de systèmes appropriés permettant de réagir promptement en cas d'incidents liés à la sûreté. De plus, le Plan de sûreté sera intégré au Système de gestion de la sécurité afin de fournir un cadre unique et uniforme permettant à la Société d'assurer la sûreté et la sécurité du rail voyageurs.

En 2005, VIA a également élaboré et mis à l'épreuve un nouveau Plan de continuité d'affaires qui, dans le cas d'un incident affectant la sécurité ou de tout autre événement perturbateur, permettra de réduire la portée d'une désorganisation du réseau ferroviaire et des services voyageurs.

À VIA, le Comité de planification de la sûreté stratégique revoit continuellement toutes les mesures de sécurité. Ce comité, dont la présidence est assurée conjointement par le président et le chef de l'exploitation, regroupe des représentants de tous les services et de tous les secteurs du réseau ferroviaire voyageurs. Il a pour rôle de suivre de près les problèmes liés à la sûreté et d'identifier des occasions d'améliorer la sûreté, et ce, en collaborant avec des partenaires de l'industrie des transports, des organismes chargés de l'application de la loi, des services de renseignements et des ministères.

En compagnie d'experts de l'industrie des transports, le président de VIA a participé à de nombreuses tables rondes convoquées par le ministre des Transports dans le but de discuter des mesures de sécurité mises en place par chacun des prestataires de services et de la nécessité de collaborer à l'échelle de l'industrie pour assurer la sûreté du transport. Une telle collaboration est particulièrement importante pour VIA, qui partage la plupart de ses infrastructures et de nombreuses installations dans les gares avec d'autres entreprises. À la suite d'une évaluation des risques pour la sûreté de VIA effectuée par des experts dans la lutte antiterroriste, VIA a entamé des discussions sur les questions de sécurité avec le CN, GO Transit, Toronto Terminal Railways et d'autres parties intéressées.

Les gens

Travailler ensemble afin de créer un climat du travail favorable à un engagement passionné envers la réalisation de notre vision et le succès commercial de VIA.

Le succès du rail voyageurs dépend de l'habileté de VIA à offrir à sa clientèle plus que du transport : une expérience de voyage qui distingue le rail des autres moyens de transport. De cette habileté dépendent tous les objectifs clés de la Société : l'augmentation des produits, des services ferroviaires améliorés, un recouvrement accru des coûts et des progrès soutenus vers l'autosuffisance financière. Et cette habileté dépend, à son tour, de la créativité, de l'innovation et de la prévenance – ces talents humains fondamentaux que les gens apportent à leur milieu de travail.

Le succès de VIA en 2005 met ce fait en évidence. Pratiquement toutes les améliorations du service qui sont présentées dans le présent rapport annuel résultent directement de suggestions faites par des employés de VIA.

À l'avenir, les efforts déployés pour identifier, souligner, mettre en valeur et récompenser les talents seront plus importants que jamais. Tout au long de 2005, VIA a posé des gestes concrets pour que ces efforts jouent un rôle important dans sa stratégie d'entreprise et fassent partie intégrante de ses pratiques commerciales quotidiennes.

MISE EN VALEUR DE L'OPINION DES EMPLOYÉS

La mise sur pied du plan *Aller de l'avant* a constitué un jalon important de cette initiative. Un nombre sans précédent d'employés s'est vu offrir la possibilité d'exercer une influence sur le cadre de travail qui guidera la Société vers l'avenir. Lorsque les membres de la haute direction et les cadres supérieurs ont rencontré les employés en 2005, la passion et le dévouement des gens de VIA étaient manifestes. Ils sont engagés à assurer l'excellence du rail voyageurs, à bien faire leur travail, à améliorer les services ferroviaires et à contribuer au succès de la Société. Le Plan stratégique traduit cet engagement.

Les efforts de la Société pour s'impliquer et être à l'écoute des employés sont également mis en évidence dans les sondages d'opinion des employés. Le sondage 2005, par exemple, a révélé que les communications internes, particulièrement entre les cadres supérieurs et le personnel, s'étaient améliorées de façon significative. Ce constat reflète les efforts soutenus de VIA pour discuter de la vision, de la mission et des valeurs de la Société, pour garder les employés au courant des défis commerciaux et pour fournir une meilleure rétroaction sur le rendement tant des employés que de la Société.

Les sondages d'opinion des employés conduits régulièrement se sont révélés des outils utiles qui contribuent à créer un environnement où les gens se sentent libres d'agir pour contribuer au succès de la Société. L'uniforme de VIA, par exemple, a été adapté en 2005 en réponse aux commentaires des employés ; de plus, des vêtements nouveaux ou modifiés ainsi qu'un système d'attribution des uniformes plus efficace seront adoptés en 2006.

Les chefs des services ont rencontré leur personnel pour discuter des résultats du sondage d'opinion des employés 2005, et en se basant sur les commentaires recueillis, chaque service a élaboré ses plans d'action.

GESTION DES TALENTS DE VIA

VIA s'affaire à transformer le rôle de la gestion du personnel au sein de l'entreprise afin de concentrer stratégiquement ses efforts sur le perfectionnement des talents de son personnel et d'harmoniser ces talents avec les buts stratégiques de la Société.

Une telle transformation vise deux objectifs. Le premier : doter VIA des ressources humaines nécessaires pour soutenir le succès à long terme de la Société, c'est-à-dire, faire en sorte que VIA puisse compter sur des gens ayant les connaissances, l'expérience et les talents requis. L'implication de VIA dans un programme de formation des cadres de l'Université McGill est un exemple manifeste de cet engagement : des talents stratégiques sont identifiés pour participer au programme de leadership avancé (Advanced Leadership Program, ou ALP), dans le cadre duquel ils concentreront

leurs efforts à faire progresser, en groupe, une question complexe jugée essentielle pour l'entreprise. L'orientation-client, une philosophie de VIA, a été élaborée et mise en œuvre grâce au milieu de travail international enrichi offert par ce programme.

Le second objectif important visé par VIA consiste à consolider davantage ses ressources humaines, car l'avantage concurrentiel de VIA sur le marché réside avant tout dans la richesse de son capital humain. L'embauche et la formation de talents stratégiques, ainsi que la façon de permettre leur avancement et de les récompenser sont des processus maintenant plus étroitement contrôlés, ce qui permet de créer une entreprise au sein de laquelle chaque employé peut connaître le succès en employant ses talents créatifs et innovateurs à assurer le succès du rail voyageurs.

Cette restructuration de la gestion du personnel est un travail de longue haleine, et VIA a réalisé des progrès considérables en 2005. Une nouvelle gamme d'outils de formation en ligne a été élaborée, ce qui a permis aux employés d'avoir facilement accès à des modules de formation bien conçus et axés sur les aptitudes liées aux objectifs de l'entreprise. VIA a également commencé à identifier et à définir des compétences d'entreprise essentielles au déploiement de la stratégie d'entreprise de la Société ; ces compétences constitueront l'assise des futurs programmes de perfectionnement professionnel et de formation, des politiques d'embauche, ainsi que des plans de relève.

VIA a élaboré et revu un plan de relève détaillé permettant de reconnaître le manque de talents clés auquel la Société devra faire face dans le futur, quand un plus grand nombre d'employés approcheront l'âge de la retraite. VIA s'affaire actuellement à dresser des plans de perfectionnement qui permettront à des employés travaillant déjà pour la Société de combler ces manques ; des priorités sont aussi établies afin d'amener de nouveaux talents au sein de l'entreprise.

RÉCOMPENSER LE RENDEMENT

VIA a revu le programme de rémunération globale du personnel cadre pour s'assurer qu'il est à la fois concurrentiel par rapport aux pratiques de l'industrie et efficace en ce qui a trait à l'atteinte des objectifs de la Société. Les programmes de rémunération en argent sont étroitement liés au rendement. En 2006, VIA mettra aussi en place un programme d'avantages sociaux flexibles qui permettra de mieux répondre aux besoins du personnel actuel et futur de la Société.

Le système de gestion du rendement, utilisé par les chefs des services pour fixer les objectifs annuels, quantifier les progrès réalisés et récompenser le rendement, a également été revu pour assurer que les objectifs des employés et des services sont toujours en parfaite harmonie avec les buts stratégiques de la Société. En 2006, le système de gestion du rendement comprendra un processus d'autoévaluation sur les compétences de la Société afin de soutenir le perfectionnement des talents stratégiques de VIA.

Le service

Offrir de façon constante à nos clients des expériences de voyage qui atteignent l'excellence et dépassent leurs attentes.

Le service à la clientèle est au cœur du rail voyageurs, et il représente le cœur même du plan *Aller de l'avant*. La réussite constante de VIA sur le marché est le résultat direct de son engagement à continuellement parfaire les services ferroviaires pour offrir aux voyageurs une expérience sans pareille et un service efficace, attentionné et adapté aux besoins de chaque client.

Les services voyageurs sont élaborés et mis en place par les équipes interfonctionnelles des services régionaux de l'ouest, de l'est et du centre du Canada. Ces équipes travaillent en étroite collaboration avec la clientèle, le milieu des affaires et les collectivités que VIA dessert pour prendre le pouls des différentes régions du pays, et ainsi permettre une exploitation qui réponde aux besoins uniques de ces régions.

VIA, en sa qualité d'institution fédérale, a un rôle important à jouer dans la promotion de la dualité linguistique canadienne. VIA démontre quotidiennement son engagement à offrir un service de qualité à ses clients, y inclus dans la langue officielle de leur choix.

Les équipes des services régionaux, de même que tous les employés de VIA, ont fait de l'excellence du service un élément clé de la stratégie d'entreprise de VIA et ont gagné la faveur du public en 2005. En fait, un nombre exceptionnel de clients (97 %) ont affirmé que VIA avait répondu à leurs attentes ou les avait dépassées ; 57 % ont dit que la Société avait répondu à leurs attentes, et pour une deuxième année consécutive, 40 % ont affirmé que VIA avait dépassé leurs attentes.

AMÉLIORER LA PRESTATION DES SERVICES

Un certain nombre d'initiatives a permis à VIA de renforcer l'orientation-client et d'améliorer la prestation des services : les chefs des services se sont faits plus présents à bord des trains en les empruntant plus fréquemment ; de plus, tous les employés se sont vus offrir l'occasion de faire l'expérience du service de VIA, ce qui leur a permis de mieux comprendre le point de vue du client. Enfin, un nouveau bulletin mensuel, *Orientation-client*, présente à tous les employés des exemples réels de l'excellence du service, et souligne l'incidence d'un bon service à la clientèle sur le rendement de VIA.

VIA a mis plus d'accent sur le « savoir-être » au moment de servir les clients. La tenue, l'aptitude à communiquer, la planification et l'organisation sont essentielles si l'on souhaite créer une expérience de voyage positive pour notre clientèle. Ces habiletés sont maintenant plus clairement identifiées et prises en compte dans les rapports de rendement des employés.

Les options libre-service offrant la possibilité d'effectuer les préparatifs de voyage et d'acheter les billets soi-même sont toujours aussi populaires. Les ventes par Internet ont pratiquement doublé depuis l'implantation de ce système il y a deux ans, pour atteindre 68 millions de dollars en 2005, ce qui représente 27 % du chiffre d'affaires de VIA. Afin de rendre ce processus encore plus convivial pour ses utilisateurs, VIA est à revoir l'ensemble de son site Web et de ses systèmes de réservation par Internet, de même que l'emplacement des bornes de billetterie libre-service dans des endroits clés de tout le Corridor pour faciliter davantage l'accès à ce service à sa clientèle.

PERFECTIONNER LES LIAISONS DE L'OUEST

Le train transcontinental de l'Ouest de VIA, le *Canadien*, a célébré ses 50 ans de service en 2005. En plus d'assurer le transport tout au long de l'année entre Toronto et Vancouver, le *Canadien* soutient l'industrie du tourisme du Canada grâce à sa classe *Bleu d'Argent*[MD] de renommée internationale, qui attire une clientèle des plus lucratives.

En 2005, les Liaisons de l'Ouest ont complètement revu la classe *Bleu d'Argent* afin d'identifier des stratégies pour améliorer l'expérience-client, la perfectionner et la mettre au goût du jour. Ils ont ainsi ciblé 25 façons d'améliorer le service et en ont mis huit en œuvre au cours de l'année, notamment : des changements dans les méthodes de formation du personnel, la confirmation des réservations par téléphone et des améliorations à la signalisation. D'autres améliorations seront introduites au début de la période de pointe estivale 2006.

HORAIRES PLUS SOUPLES DANS LE CORRIDOR

Les équipes des services du Corridor-Est et du Sud-Ouest de l'Ontario ont procédé à de vastes consultations auprès des clients de VIA, des collectivités qu'elle dessert et d'entreprises importantes pour déterminer la meilleure façon de régler avec précision les heures de départ et d'arrivée des trains.

Le résultat : dans le Corridor-Est, les trains du matin effectuant la liaison entre Montréal et la ville de Québec partent maintenant plus tôt pour mieux satisfaire à la demande des clients voyageant pour assister à des réunions d'affaires. Un autre exemple : certains trains assurant la liaison Montréal-Ottawa continuent leur parcours jusqu'à la gare Fallowfield, en banlieue d'Ottawa, ce qui permet à de nombreux voyageurs d'éviter de se rendre au centre-ville.

Dans le Sud-Ouest de l'Ontario, les trains partant de Sarnia à destination de Toronto partent maintenant un peu plus tard, tant le matin que le soir, ce qui assure de meilleures correspondances avec les trains de London et de Toronto. De plus, le parcours du train de fin de soirée de la liaison Toronto-Kitchener a été prolongé, et se termine dorénavant à London. Et à la suite des nombreuses demandes adressées par des étudiants, VIA a également mis en service, le vendredi soir, un train additionel de London à Toronto via Brantford.

AU SERVICE DU TRANSPORT ET DU TOURISME DANS LES MARITIMES

Pour répondre à la demande des partenaires régionaux du transport et du tourisme en services de haute qualité dans l'Est du Canada, VIA a lancé un produit saisonnier amélioré à bord de l'*Océan*, qui relie Montréal et Halifax. La nouvelle classe *Alizés* a été créée en consultation avec les clients, le personnel, les gouvernements locaux et l'industrie touristique dans l'ensemble de la région.

Ce parcours de train authentique et interactif offre une *expérience d'apprentissage dans les Maritimes*, pendant laquelle les clients participent à une panoplie d'activités à bord. Les divertissements et le contenu éducatif sont liés à la culture, à l'histoire et à la géographie régionales, tandis que l'expérience des repas renforce le lien avec la culture grâce à sa cuisine inspirée des mets de la région, ainsi qu'à son service personnalisé et animé. Les repas inclus et les voitures thématiques viennent rehausser l'attrait de cette expérience de premier ordre.

Les réactions à la nouvelle classe *Altitude* ont été extrêmement positives après la première année d'exploitation. Le taux de satisfaction de la clientèle sur ce parcours s'est considérablement amélioré pour atteindre 8,4 sur 10, les repas et la composante éducative étant encore mieux cotés. L'intérêt envers ce produit est demeuré élevé pendant toute la première saison, et nous prévoyons une hausse du trafic l'an prochain.

La nouvelle classe *Altitude* a été exploitée de juin à octobre en 2005 et sera offerte de mai à octobre en 2006. Nous préparons actuellement d'autres améliorations à cette classe.

Après une période d'ajustement initiale, les commentaires de la clientèle à l'égard des voitures Renaissance de l'*Océan* ont été positifs. Nous préparons actuellement certaines modifications fondées sur ces commentaires pour améliorer les systèmes de chauffage, offrir des aménagements plus souples au niveau des places dans les voitures-coachs et ajouter des porte-bagages à l'intention des voyageurs.

L'équipe des Liaisons de l'Est de VIA a rencontré des associations locales pour accroître la valeur du rail voyageurs dans la région. Des employés de première ligne à Halifax et à Moncton ont mené une initiative : le train du jour du Souvenir en novembre. Lancé par une garde d'honneur et salué en route par les foules, le train a emmené des anciens combattants et leurs familles de Halifax à Ottawa en vue de leur participation aux cérémonies du jour du Souvenir tenues dans la capitale nationale pour souligner l'*Année de l'ancien combattant*.

PONCTUALITÉ

La ponctualité – la capacité de VIA à transporter ses clients à leur destination selon l'horaire prévu – demeure l'un des plus importants facteurs qui influent sur la satisfaction de la clientèle. En 2005, VIA a fait passer son taux de ponctualité à 81 %, soit 11 points de pourcentage de plus qu'en 2004.

Cette amélioration survient après un certain nombre d'années au cours desquelles la ponctualité se dégradait, surtout mais non exclusivement à cause des défis liés à l'exploitation combinée des trains voyageurs et marchandises sur les voies existantes. Or, le CN détient la plupart des voies et de l'infrastructure utilisées par les trains voyageurs de VIA. Ces dernières années, les trains marchandises sont devenus plus nombreux et plus longs. Ces deux changements ont donc un impact sur les activités de VIA, car ils limitent la capacité de l'infrastructure à accueillir des services voyageurs à vitesse plus élevée et retardent fréquemment les trains voyageurs.

La haute direction de VIA et celle du CN mènent des discussions continues pour trouver des moyens d'accroître la ponctualité. Les améliorations enregistrées en 2005 ont été rendues possibles grâce aux efforts conjoints déployés aux différents échelons des deux sociétés. Les retards accusés par les trains font l'objet d'un suivi quotidien, et sont examinés chaque matin afin d'en déterminer la cause. Dans certains cas, VIA peut régler le problème elle-même. Il arrive aussi que les problèmes liés aux retards soient présentés aux chefs du CN dans le cadre de réunions hebdomadaires en vue d'en identifier les causes et de trouver des solutions.

En 2005, VIA a rouvert son atelier d'entretien au Centre de maintenance de Toronto, qui avait été fermé en 1997. Cette réouverture a amélioré l'efficacité de la rotation du matériel roulant pour les trains du Corridor, et permettra de mieux traiter les problèmes de ponctualité associés à la maintenance du matériel roulant.

Même si ces efforts ont produit des améliorations, nous devrons nous pencher sur les défis et les limites liés à l'infrastructure de façon à apporter des solutions durables, à rehausser la capacité et à augmenter la vitesse des trains voyageurs dans l'avenir.

La croissance

Saisir les occasions d'offrir des produits et services novateurs dans tous les marchés que nous desservons.

VIA regagne le rythme de croissance du rail voyageurs qu'elle a connu au cours de la décennie antérieure à 2003. Des hausses record ont été affichées en 2005, tant au niveau de l'achalandage que des produits voyageurs.

Cette réussite est surtout attribuable à l'orientation-client proposée dans le plan *Aller de l'avant*. À elle seule, la ponctualité accrue a aidé à reconquérir les clients mécontents des retards accusés par le passé. Les améliorations au service, dont les fréquences et les horaires mieux adaptés, ont rendu les voyages en train plus attrayants pour les nouveaux clients. À titre d'exemple, le remaniement des départs des trains effectuant le trajet Toronto-Sarnia a fait grimper l'achalandage de 6 %, tandis que les produits générés par cette liaison ont augmenté de 13 %.

En outre, VIA s'est concentrée sur la conquête de nouveaux marchés et de nouveaux clients grâce à d'efficaces stratégies de marketing et d'établissement des prix, à des partenariats de marketing et à des produits novateurs qui distinguent le rail voyageurs dans le marché.

STRUCTURE TARIFAIRE PLUS SOUPLE

VIA a lancé les Flexi Tarifs pour offrir une structure tarifaire plus souple et davantage de choix aux clients, ainsi que pour éliminer les restrictions complexes qui s'appliquaient à la réservation de billets à tarif réduit. Cette nouvelle structure tarifaire est plus simple, ressemble à celle des autres services de transport voyageurs et reflète le fait que les clients ont de plus en plus tendance à réserver leurs places à une date plus proche de celle du départ.

Pour rendre les voyages en train plus accessibles aux aînés, VIA offre le tarif compagnon pour les aînés pendant la saison intermédiaire et la période hors pointe sur les liaisons de l'Ouest et de l'Est. Ce tarif permet aux aînés de profiter du rabais standard pour les aînés et d'obtenir un billet gratuit pour leur compagnon en classe *Confort*. La promotion Les enfants voyagent gratuitement constitue une option intéressante pour les voyages en famille. Et en septembre, VIA a lancé les cartes-cadeaux à valeurs fixes de 25 $, 50 $ et 100 $, ainsi qu'une carte-cadeau rechargeable à valeur flexible favorisant la réutilisation.

PARTENARIATS STRATÉGIQUES

Les partenariats de marketing et de promotion stratégiques avec d'autres fournisseurs de services se sont avérés efficaces pour accroître l'intérêt envers VIA et sa disponibilité pour les nouveaux clients.

Par exemple, le programme de récompenses AIR MILES[MD] encourage maintenant ses membres à échanger leurs milles de récompenses contre des cartes-cadeaux VIA, qui peuvent servir à payer des voyages en train. Ce programme a été lancé en septembre 2005, et les ventes au cours des quatre premiers mois ont dépassé les attentes. Nous explorons les occasions de partenariats semblables dans le cadre d'autres programmes et auprès d'autres entreprises. L'entente de VIA avec Expedia Canada, qui permet aux clients de faire leurs réservations d'hôtel et de louer une voiture directement à partir du site Web de VIA, continue de générer des produits supplémentaires provenant des commissions.

Les partenariats intermodaux constituent une autre occasion d'attirer de nouveaux clients. VIA a établi un partenariat avec WestJet pour offrir une expérience de voyage par train/avion transparente, et a intégré les services d'autocar au transport en train à ses gares de Halifax et de Miramichi. La Société explore actuellement des options avec la ville de Guelph afin d'établir un centre de transport interrégional à la gare voyageurs de Guelph.

NOUVEAUX PRODUITS ET SERVICES

VIA a mené un projet pilote fort encourageant en 2005 qui propose une connexion Wi-Fi, ou l'accès à Internet sans fil, aux clients voyageant en classe *VIA 1* dans le corridor Québec-Windsor. Ce genre d'amélioration de service attire les clients d'affaires qui aiment être productifs pendant leurs déplacements, tirant ainsi profit des forces uniques du rail voyageurs dans le marché. Le projet a connu un succès retentissant et en 2006, VIA étendra son service Wi-Fi à tous les trains et à certaines gares du Corridor.

En 2005, VIA a mis la voiture-salon *Glenfraser* à la disposition de ses clients au départ de trains sélectionnés à destination de Niagara Falls ; cette expérience a suscité de l'enthousiasme. La Société évalue le potentiel de produits que pourrait représenter un service saisonnier de voiture-salon opérant dans ces trains ainsi que dans les trains entre Montréal et Toronto.

VIA examine aussi les occasions d'augmenter l'achalandage en maximisant la capacité de son parc dans les principaux marchés en croissance. Ainsi, en 2005, VIA a mis fin à la liaison touristique saisonnière *Bras d'Or*[MD] en Nouvelle-Écosse, qui n'a pu se remettre du recul accusé par le tourisme depuis 2003. La Société a également retiré sa liaison de nuit entre Montréal et Toronto. Parallèlement, VIA a ajouté une fréquence hebdomadaire à sa liaison Niagara Falls-Toronto pendant 13 semaines, et ce service sera offert pendant 20 semaines en 2006. VIA étudie maintenant les possibilités d'ajouter des trains hebdomadaires, saisonniers ou thématiques dans d'autres marchés.

L'entrepreneuriat

Devenir de plus en plus autosuffisants
en améliorant continuellement la productivité
et en accroissant le ratio de rentabilité
pour toutes les liaisons ferroviaires.

Le recouvrement des coûts d'exploitation du rail voyageurs s'est considérablement amélioré (de plus de 120 %) ces 15 dernières années. Bien que les résultats de 2003 et de 2004 aient laissé à désirer, le recouvrement des coûts est remonté aux niveaux de 2002 en 2005. La croissance des produits a été un facteur clé de ce succès ; les efforts visant à accroître la productivité et à établir de nouveaux partenariats d'affaires rentables ont aussi joué un rôle essentiel.

INITIATIVES DE PRODUCTIVITÉ

Les employés de VIA ont montré leur engagement envers le contrôle des coûts et reconnaissent l'importance d'augmenter l'autosuffisance financière de l'exploitation du rail voyageurs. VIA a récemment incorporé ce but dans ses programmes de motivation et de gestion du rendement, conçus pour encourager et récompenser le contrôle efficace des coûts ainsi que le bon rendement sur le plan des produits.

La technologie a été un outil important permettant d'améliorer la productivité. Les services automatisés et par Internet se sont avérés être la façon la plus rentable de gérer les réservations et de renseigner les clients sur les voyages. Les bornes de billetterie libre-service dans le Corridor, de même que le libre-service offert aux clients au moyen du site Web de VIA, ont grandement contribué à réduire les coûts en 2005.

VIA entreprend un processus exhaustif de révision et de remaniement de son site Web, afin que les clients le trouvent plus pratique et puissent plus facilement y trouver l'information ainsi que faire leurs réservations. En outre, nous développons des outils de réservation par Internet pour permettre aux importantes entreprises clientes d'administrer leurs programmes de voyages directement avec VIA.

VIA a également lancé la facturation et le règlement automatisés pour les agences de voyages affiliées à l'IATA, ce qui a encouragé de nombreux agents à désormais traiter leurs réservations par Internet. Les agences de voyages sont de plus en plus nombreuses à utiliser le portail Web VIA à l'intention des agences de voyages afin d'effectuer les réservations de train pour leurs clients – les ventes effectuées au moyen de ce portail ont grimpé de 2,8 millions de dollars en 2004 à 9 millions de dollars en 2005.

La technologie aide aussi à stimuler la productivité dans les bureaux des ventes par téléphone de VIA. Un système automatisé de contrôle des appels et de rapport téléphonique permet aux gestionnaires d'évaluer le rendement des agents par rapport à des objectifs clairement définis, d'analyser les statistiques sur le rendement, et de consacrer plus de temps à l'encadrement personnalisé et à la formation des employés. Un système de gestion des effectifs a amélioré la prévision de la demande ainsi que la gestion du rendement, et a permis d'établir des horaires optimaux et rentables pour le personnel.

Par suite de l'amélioration des systèmes de ventes par téléphone et des services par Internet, VIA a fermé en 2005 son bureau des ventes par téléphone à Toronto. Cette fermeture a entraîné des économies de coûts, tandis que la consolidation des activités dans les installations de Montréal et de Moncton assurera un service continu de grande qualité.

PARTENARIATS PRODUCTIFS

Les partenariats sont efficaces afin de développer de nouveaux services ou des services rehaussés à l'intention des clients, tout en réduisant les coûts directs et les risques commerciaux connexes pour VIA.

L'accès à Internet sans fil à bord des trains constitue un bel exemple. Le service Wi-Fi dans la classe *VIA 1* est fourni par Parsons Transportation Group, l'une des plus importantes firmes d'ingénierie au monde experte en transports et en communications. Parsons a reconnu le potentiel de croissance dans ce domaine et s'est donc engagée à long terme, assumant les risques et les coûts liés à la fourniture du réseau et équipant les trains de VIA avec la technologie. En retour, la firme perçoit le montant des frais à l'utilisation payés par les voyageurs. Parallèlement, VIA attire et conserve plus de clients, particulièrement les voyageurs d'affaires, en leur proposant un service populaire qui ajoute beaucoup de valeur au temps consacré à leur déplacement.

À bord de certains trains partant de Toronto à destination de Niagara Falls, des activités telles que la dégustation de vins et fromages ont été offertes gratuitement aux voyageurs, et ce, sans coût pour VIA. Ces activités ont aussi été organisées par des partenaires désireux d'assurer la promotion de leurs propres produits et services, tout en rehaussant l'expérience de voyage pour les clients de VIA.

Les partenariats avec des forfaitistes, ainsi qu'avec des agences et des associations de tourisme demeurent un moyen important pour VIA de contribuer au développement de l'industrie touristique au Canada, tout en partageant les coûts de développement et de marketing pour rejoindre les touristes à l'étranger. Par exemple, le forfaitiste canadien Brewster fournit à VIA des services de marketing en Chine, l'un des plus grands marchés en émergence pour les voyages au Canada. D'une part, VIA profite de l'expertise de Brewster à l'échelle internationale, et d'autre part, elle obtient l'accès à un marché clé à un coût raisonnable.

L'environnement

Structurer activement nos activités de façon à répondre aux besoins de nos clients d'une manière respectueuse de l'environnement, tout en aidant le Canada à remplir son engagement dans le cadre de l'accord de Kyoto.

VIA est un transporteur chef de file en matière de performance environnementale, et des buts liés à l'environnement ont été intégrés aux affaires de VIA depuis un certain nombre d'années. Ces buts demeurent prioritaires dans le plan *Aller de l'avant* de la Société. La Politique environnementale de VIA, appuyée par le Système de gestion de l'environnement, fait partie des pratiques commerciales quotidiennes de la Société.

Le rail voyageurs est déjà reconnu comme étant l'un des moyens de transport public les plus écologiques qui soit aujourd'hui. VIA estime qu'il est possible d'accroître considérablement la contribution du rail à la protection de l'environnement au Canada en améliorant continuellement ses activités actuelles et en développant les services ferroviaires comme choix écologique pour le transport des Canadiens.

RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Les émissions de gaz à effet de serre (GES) constituent l'une des principales causes du réchauffement de la planète, et le transport est l'une des plus grandes sources de ces émissions. Depuis 1990, VIA a réussi à diminuer sa consommation de carburant de 25 % par voyageur-kilomètre, ce qui a permis de réduire les émissions de GES de 13 %. Cette réduction correspond à plus du double de la cible du Canada prévue dans le cadre de l'accord de Kyoto, soit une diminution de 6 % d'ici 2008-2012 par rapport à 1990.

Des réductions significatives ont été réalisées grâce à la modernisation du matériel roulant transcontinental de VIA au cours des années 1990, et à l'achat de 21 nouvelles locomotives moins polluantes en 2001. En outre, VIA s'est constamment efforcée de gérer l'ensemble de son parc plus efficacement et d'augmenter sa productivité. Ainsi, la réduction marquée de la consommation du carburant s'accompagne d'une hausse du nombre de voyageurs-milles par train, ce qui signifie que VIA en fait plus avec moins.

Les stratégies actuelles de réduction des émissions portent sur l'amélioration du matériel roulant et de la technologie utilisés par VIA, ainsi que sur l'efficacité avec laquelle VIA exploite son matériel roulant.

En 2005, VIA a commencé à travailler sur un prototype en vue de la remise à neuf des moteurs de ses anciennes locomotives F-40 de General Motors, pour satisfaire aux normes environnementales les plus rigoureuses en Amérique du Nord sur le plan des moteurs remis à neuf. Des génératrices distinctes pour les commodités offertes à bord seront installées afin de faire fonctionner le moteur principal plus efficacement, et un système électrique de réchauffement du moteur sera installé pour permettre d'éteindre les moteurs même par temps très froid en hiver, là où des prises d'alimentation électrique sont accessibles. Un système de démarrage et d'arrêt automatique sera utilisé à longueur d'année pour arrêter les moteurs en l'absence de source d'électricité en bordure de la voie et pour les faire redémarrer automatiquement quand la température du moteur baisse.

Ces nouveaux systèmes permettront de réduire la période de ralenti des moteurs dans les gares et accroîtront l'efficacité énergétique du chauffage aux points d'attente. VIA collabore également avec General Electric pour équiper les récentes locomotives P-42 de General Electric de systèmes de démarrage/d'arrêt automatique et de chauffage aux points d'attente.

VIA prévoit réviser les systèmes électriques dans ses voitures LRC plus âgées en effectuant la conversion à un éclairage à DEL plus efficace et plus durable, là où c'est possible, en utilisant de nouveaux moteurs hautement efficaces pour actionner les portes et d'autres systèmes et en installant de nouvelles commandes à microprocesseur pour les systèmes de chauffage et de refroidissement. Nous installerons aussi des rideaux dans toutes les voitures afin de réduire le besoin de climatisation en été.

PRATIQUES COMMERCIALES ÉCOLOGIQUES

Bien que VIA concentrera principalement ses efforts de protection de l'environnement sur les émissions provenant des trains, elle s'engage à respecter l'environnement en incorporant des stratégies de réduction, de réutilisation et de recyclage à toutes ses activités. Un programme de recyclage à bord des trains a été mis en œuvre dans toutes les liaisons de l'Ouest du Canada et du Corridor ; ce programme sera bientôt mis en œuvre dans les liaisons de l'Est. En décembre 2005, VIA a reçu un prix d'excellence en matière de protection de l'environnement de l'Association des chemins de fer du Canada pour un nouveau volet de ce programme de recyclage, soit l'initiative de récupération et de recyclage des textiles de VIA. Dans le cadre de cette initiative, VIA récupère de ses activités de vieux uniformes et de la literie endommagée qu'elle donne à des œuvres de bienfaisance en vue de leur réutilisation.

La Société insiste également davantage sur l'achat de produits et services écologiques lorsqu'elle traite avec ses fournisseurs ; elle collabore actuellement avec des fournisseurs pour réduire la production de déchets issus de matières telles que l'emballage. Par exemple, le rapport annuel et les indicateurs nationaux de VIA sont maintenant imprimés sur du papier produit à l'aide de procédés respectueux de l'environnement.

Les employés de VIA ont formé trois nouvelles équipes vertes en 2005, ce qui porte le total à dix. En participant bénévolement à ces équipes, les employés créent des initiatives environnementales dans leur milieu de travail et dans leur communauté, tout en aidant à sensibiliser les Canadiens à l'égard des conséquences du transport sur l'environnement et des avantages du train. Ils font une différence de la manière la plus directe possible, c'est-à-dire par leurs propres gestes concrets.

Les équipes vertes de VIA ont organisé une vaste gamme d'activités en 2005, dont les célébrations du Jour de la Terre partout au pays et la participation de VIA à la journée « En ville, sans ma voiture ! » tenue à Montréal. Les employés ont également été invités à participer au « Défi d'une tonne » de Transports Canada, qui encourageait les Canadiens à diminuer d'une tonne les émissions générées par leurs activités personnelles en 2005.

AUGMENTER LA SENSIBILISATION ET LE CHOIX

La plus importante contribution de VIA à la protection de l'environnement au Canada consiste à offrir aux Canadiens un moyen de transport efficace et écologique.

Jusqu'à 50 % des émissions de gaz à effet de serre produites par les activités personnelles des Canadiens proviennent de l'utilisation de véhicules privés, et le rail voyageurs est un moyen de transport capable de remplacer les voitures pour une bonne part. Il existe un grand potentiel de réduction des émissions totales causées par le transport en augmentant l'utilisation du rail voyageurs à l'avenir. Il en dépend de la capacité de VIA à fournir des liaisons ferroviaires plus rapides et plus fréquentes afin de rendre le voyage par train plus commode pour les gens. Et dans une grande mesure, cela exigera de nouveaux investissements dans le matériel roulant et dans l'infrastructure : le matériel roulant doit pouvoir rouler plus vite, et l'infrastructure doit pouvoir supporter en toute sécurité une vitesse plus élevée ainsi qu'un plus grand nombre de trains.

VIA explore des options d'investissement qui permettraient d'apporter des améliorations modestes, mais significatives. La Société a préparé un plan d'investissement à moyen terme que le gouvernement pourra étudier et grâce auquel VIA pourrait éliminer quantité de voyages en voiture en attirant plus d'utilisateurs vers le rail voyageurs, ce qui réduirait grandement les émissions annuelles de GES causées par le transport.

Gouvernance d'entreprise

Après une année de transition à la direction de VIA, le gouvernement du Canada a nommé M. Paul Côté président et chef de la direction de la Société le 1er février 2005. Le gouvernement a aussi pourvu à un grand nombre des postes vacants au sein du Conseil d'administration de VIA, en nommant neuf nouveaux membres au Conseil en 2005. Le gouvernement n'a pas encore nommé un nouveau président du Conseil.

La Société et son Conseil d'administration se sont engagés à respecter les principes de la bonne gouvernance d'entreprise dans le cadre du programme de gouvernance instauré en 2003 et pleinement mis en œuvre en 2004. La formation et l'orientation des nouveaux membres du Conseil commencées en 2005 portent principalement sur les rôles et responsabilités liés à l'administration d'une société d'État. D'autres séances d'orientation auront lieu en 2006.

CODE D'ÉTHIQUE

En prévision de la nouvelle législation fédérale, VIA a instauré en 2005 un Code d'éthique clair destiné à tous ses employés.

Le Code appuie les valeurs fondamentales de la Société et confirme la volonté de VIA de maintenir un environnement de travail qui favorise le respect et l'intégrité. Il énonce de manière officielle les valeurs et les pratiques commerciales de VIA. C'est aussi une promesse de servir les Canadiens en suivant les normes les plus élevées sur le plan du comportement éthique et du service à la clientèle. Tous les cadres et les employés syndiqués doivent suivre un cours de formation sur le nouveau Code.

VIA a également retenu les services d'un agent de conformité indépendant, de tierce partie, pour s'assurer que les employés de VIA soient libres de communiquer leurs préoccupations relatives aux activités de VIA en sachant qu'elles seront reconnues et résolues équitablement.

Commentaires et analyse de la direction

Cette analyse présente les données et les commentaires propres à la situation financière de la Société, ainsi que les résultats d'exploitation pour l'exercice 2005. Cette analyse devrait être lue avec les états financiers présentés aux pages suivantes.

APERÇU DES RÉSULTATS FINANCIERS

VIA a obtenu des résultats financiers exceptionnels en 2005, dépassant ainsi la solide performance financière enregistrée en 2004. Malgré la pression exercée par l'augmentation des charges d'exploitation et par la turbulence dans les marchés des voyages, la Société a considérablement réduit son déficit d'exploitation net par rapport aux prévisions budgétaires et au montant de l'année 2004.

Cette performance exceptionnelle s'explique par l'accroissement significatif des produits voyageurs, et par les revenus provenant de la comptabilisation ponctuelle de gains en capital dans le Fonds de renouvellement des actifs, le portefeuille de placement de VIA. En 2005, les produits totaux ont atteint un niveau record de 289,8 millions de dollars, soit 26,3 millions de dollars (ou 10 %) de plus que prévu au budget et 31 millions de dollars (ou 12 %) de plus qu'en 2004.

Les produits plus élevées ont plus que compensé les charges d'exploitation supérieures aux prévisions, ce qui a permis à la Société de terminer son exercice financier avec un déficit d'exploitation de 175,9 millions de dollars. Il s'agit là d'une importante diminution de 14,9 millions de dollars (ou 8 %) par rapport au montant prévu au budget et de 9,2 millions de dollars (ou 5 %) comparativement à l'année 2004.

Le financement d'exploitation annuel du gouvernement fédéral pour le rail voyageurs est gelé à 169 millions de dollars depuis 1999. La Société doit utiliser ses ressources internes (le Fonds de renouvellement des actifs) pour combler l'écart entre le financement public offert et le financement réel requis. Grâce à ses excellents résultats financiers, VIA a pu réduire son déficit de financement de 2005, et donc le financement à tirer du Fonds de renouvellement des actifs, à 6,9 millions de dollars. Cette diminution représente une amélioration de 14,9 millions de dollars (ou 68 %) par rapport aux prévisions.

PRODUITS D'EXPLOITATION ET ACHALANDAGE

En 2005, tant les produits que l'achalandage ont dépassé les objectifs budgétaires. Cette croissance est particulièrement significative, étant donné la performance inégale que le marché des voyages au Canada a affichée dans l'ensemble ; certains marchés internationaux clés n'ont même connu aucune croissance au cours de l'année.

Après la faillite de Jetsgo en mars, VIA a profité d'une recrudescence de la demande au pays, provenant notamment d'un fort pourcentage de nouveaux utilisateurs du rail voyageurs. Les Flexi Tarifs, lancés plus tôt en janvier, ont aidé VIA à conserver ces nouveaux clients en leur offrant un choix de tarifs simplifié et plus souple. Les Flexi Tarifs ont également accru les rendements, comparativement à 2004, et amélioré l'utilisation de la capacité.

Un rajustement tarifaire effectué au milieu de l'année, principalement pour compenser la hausse du prix du carburant, n'a aucunement nuit à la demande, puisque les compagnies aériennes avaient déjà augmenté leurs tarifs.

Dans l'ensemble, les produits par voyageur-mille ont grimpé à 28,6 cents, c'est-à-dire 2 % de plus qu'en 2004. Les produits voyageurs ont connu une augmentation de 15 millions de dollars par rapport à 2004, ce qui excède les objectifs budgétaires de plus de 6 %. Les voyageurs-milles, à 888 millions, ont progressé de plus de 4 % en raison du fort achalandage dans le Corridor et de la récupération de marchés pour les longs parcours dans l'Est et dans l'Ouest du Canada. L'achalandage a atteint 4,1 millions de voyages en 2005, un record pour le réseau ferroviaire voyageurs actuel.

Même si elle a fait face à des défis au niveau des produits au premier trimestre, VIA a dépassé ses objectifs au milieu de l'année. Depuis septembre, la croissance des produits voyageurs s'est considérablement accélérée. De septembre à décembre, les produits voyageurs ont augmenté de plus de 9 %, tandis que l'achalandage a grimpé d'environ 6 % par rapport à l'an dernier. En 2005, la classe *Confort* a affiché une solide croissance tant au niveau des produits que de l'achalandage. Les classes *VIA 1* et voitures-lits ont enregistré une hausse sur le plan des produits, mais seulement une croissance minime sur le plan de l'achalandage.

FRAIS D'EXPLOITATION

Certains facteurs ponctuels et récurrents ont fait en sorte que les charges d'exploitation totales en 2005 ont dépassé le montant budgétisé de 11,5 millions de dollars ou 3 %. Comparativement à 2004, les charges d'exploitation totales ont monté de 5 %.

La hausse du prix du carburant a été une cause importante de l'augmentation des charges. Toutefois, les impacts négatifs sur les résultats financiers de VIA ont été atténués en 2005 par le rajustement des tarifs et par les techniques de couverture, qui ont protégé la Société du plein impact des hausses de prix du pétrole.

La situation financière changeante touchant le régime de retraite des employés syndiqués de VIA a aussi eu une incidence sur les charges d'exploitation, et continuera de les influencer dans les prochaines années. Tel que l'exige la *Loi de l'impôt sur le revenu*, la Société n'a pas cotisé au régime de retraite des employés syndiqués pendant un certain nombre d'années. VIA a recommencé ses cotisations en 2005 en raison de la détérioration de la situation financière du régime. Ces cotisations imprévues, qui ont commencé au deuxième semestre, ont totalisé cinq millions de dollars.

En outre, les coûts liés aux accidents et les provisions pour les réclamations de tiers ont accusé une forte hausse en 2005, excédant le montant budgétisé de quatre millions de dollars.

L'accroissement global des charges d'exploitation cache l'impact du contrôle serré que la Société exerce sur les coûts. Malgré les hausses de prix du carburant et les augmentations de coûts liées à la piètre ponctualité des liaisons longs parcours de l'Ouest et de l'Est, les charges d'exploitation des trains – y compris le carburant, le matériel de maintenance ainsi que les frais relatifs aux gares et aux biens – sont inférieures au montant budgétisé pour 2005, mais représentent presque dix millions de dollars de plus que l'an dernier. Les frais de marketing et de vente, ainsi que les coûts liés aux produits à bord des trains, se sont avérés plus élevés que l'an passé et supérieurs au montant prévu au budget ; cette situation s'explique toutefois par un volume de voyageurs et des produits voyageurs plus élevés.

DÉPENSES EN IMMOBILISATIONS

À l'heure actuelle, le gouvernement n'a pas approuvé de nouveau financement d'immobilisations pour le rail voyageurs. VIA doit donc puiser dans son Fonds de renouvellement des actifs interne pour combler non seulement ses besoins en immobilisations, mais aussi son déficit de financement d'exploitation.

VIA prévoyait à l'origine dépenser 32,4 millions de dollars en immobilisations au cours de 2005, montant presque entièrement financé au moyen du Fonds de renouvellement des actifs. Les immobilisations réelles pour 2005 ne s'élèvent toutefois qu'à 21,2 millions de dollars, soit 11,2 millions de dollars de moins que prévu.

Ces dépenses moindres s'expliquent en partie par la prudence avec laquelle VIA gère ses ressources en immobilisations limitées. Puisque le gouvernement n'avait toujours pas approuvé de nouveau financement d'immobilisations pour 2006, VIA risquait de n'avoir aucun financement d'immobilisations pour cette année. Par conséquent, VIA a décidé de réviser ses plans d'immobilisations de 2005 de façon à réaffecter en 2006 certaines sommes restantes du Fonds de renouvellement des actifs, afin de disposer d'un montant minimal pour les investissements en immobilisations au cours de 2006. Il a donc fallu annuler des projets prévus pour permettre le transfert d'un financement d'immobilisations de cinq millions de dollars de 2005 à 2006.

PONCTUALITÉ

VIA Rail est parvenue à améliorer considérablement la ponctualité pour la première fois depuis les quatre dernières années. La ponctualité globale a atteint 81 % en 2005, soit une amélioration de 11 points de pourcentage par rapport à 2004. C'est là l'un des progrès les plus appréciables dans l'histoire de VIA à ce chapitre. Les améliorations les plus remarquables se sont produites pendant la période des Fêtes et les difficiles mois d'hiver.

VIA suit de près les minutes de retard et fait une distinction entre celles qui sont causées par ses propres activités et celles qui sont attribuables aux propriétaires de l'infrastructure ou à des tiers. Ainsi, VIA a traité des problèmes cruciaux dans les sphères dont elle a le contrôle direct, notamment la maintenance du matériel roulant et le traitement des voyageurs. Les retards causés par la maintenance du matériel roulant dans le corridor Québec-Windsor a diminué de 18 % comparativement à 2004, et les voyageurs ont connu moins d'interruptions de service liées à des défaillances mécaniques. Les efforts déployés par le Service à la clientèle constituent un autre facteur qui a contribué à l'amélioration, puisqu'ils ont permis de réduire de 31 % les minutes de retard d'origine non mécanique par rapport à 2004.

Pour une deuxième année consécutive, le service transcontinental de l'Ouest a connu beaucoup plus de retards liés au CN. Les minutes de retard se sont accrues de 38 % par rapport à 2004, en raison des déraillements et de la congestion entraînée par un plus grand nombre de trains de marchandises. Certains retards attribuables à la congestion des voies ferrées découlent d'une entreprise majeure du CN qui consiste à accroître la capacité de ses voies d'évitement, entreprise qui se poursuivra en 2006. Bien que la ponctualité s'en trouvera ultimement améliorée, VIA collabore étroitement avec le CN pour réduire les retards causés par de tels travaux.

Il existe également des défis propres au service transcontinental de l'Est. La ponctualité a chuté de huit points de pourcentage depuis 2004. Les retards attribuables aux chemins de fer d'intérêt local ont plus que doublé en 2005 à cause du besoin de circuler à vitesse réduite.

PERSPECTIVES POUR 2006

VIA estime qu'elle maintiendra et améliorera encore le haut niveau de rendement du rail voyageurs en 2006. Le Conference Board du Canada prévoit une hausse de 2,6 % au chapitre des voyages au Canada, ce qui correspond à peu près au taux de croissance de l'industrie en 2005. VIA s'attend à égaler ou même à dépasser ce taux de croissance, en demeurant concentrée sur le service à la clientèle et sur les buts clés énoncés dans le plan *Aller de l'avant*.

Puisqu'il est prévu que les charges d'exploitation de base continueront de grimper, VIA devra maintenir un contrôle des coûts rigoureux, explorer de nouveaux moyens d'accroître la productivité et tirer profit de nouvelles occasions de marché.

Les efforts pour améliorer le marketing dans le Web et les options de vente ainsi que les autres technologies permettront de répondre à la demande croissante des clients, tout en réduisant davantage les coûts de distribution. Les efforts visant à augmenter l'achalandage consisteront principalement à parfaire les services existants, à rentabiliser la capacité en période hors pointe, et à explorer les occasions de redéployer la capacité du parc dans les marchés qui présentent un potentiel de croissance à long terme.

Alors que VIA commence l'année 2006 avec confiance, elle demeure fort préoccupée par la stabilité financière des services ferroviaires voyageurs au Canada, et par la possibilité de maintenir un service de qualité à long terme. Même si les charges d'exploitation augmentent de façon substantielle, le financement d'exploitation pour le service demeure gelé aux niveaux de 1999, ce qui crée un important déficit de financement. VIA a réussi à combler ce déficit en utilisant des fonds qui étaient destinés à l'investissement en immobilisations, fonds qui seront épuisés d'ici la fin de 2006.

L'investissement en immobilisations a donc à son tour été retardé, en attendant que le gouvernement fédéral prenne des décisions quant au rôle futur du rail voyageurs comme moyen de transport au pays. L'investissement crucial étant continuellement retardé, le rendement du rail voyageurs s'en ressentira, tout comme, en bout de ligne, la viabilité de celui-ci à titre de service aux Canadiens.

VIA fera tout en son pouvoir afin de continuer d'améliorer la ponctualité du rail voyageurs, qui dépend largement de l'infrastructure détenue par les compagnies de rail marchandises. La coopération entre VIA et le CN visant à traiter les problèmes de capacité du réseau a donné d'excellents résultats, et se poursuivra. Il est toutefois clair que des solutions à long terme relatives à l'infrastructure exigeront des investissements en vue d'augmenter la capacité et d'améliorer l'infrastructure détenue par les exploitants de chemin de fer d'intérêt local.

VIA continuera de collaborer étroitement avec le gouvernement du Canada pour explorer une vision à long terme de l'avenir du rail voyageurs et des options d'investissement dans cet avenir. La Société est persuadée qu'avec une vision claire, le rail voyageurs demeurera un service de transport pertinent et rentable pour les Canadiens.

États financiers

Déclaration de responsabilité de la direction

La direction de la Société est responsable de la préparation et de l'intégrité des états financiers présentés dans son rapport annuel. Ces états ont été dressés selon les principes comptables généralement reconnus du Canada et comprennent nécessairement certains montants déterminés d'après les meilleures estimations et selon le jugement de la direction. Les renseignements financiers présentés ailleurs dans le rapport annuel sont conformes à ceux des états financiers. La direction considère que les états donnent une image fidèle de la situation financière de la Société, des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie.

Pour s'acquitter de sa responsabilité, la Société applique des contrôles internes, des politiques et des procédures visant à assurer la fiabilité de l'information financière et la protection des biens. Les systèmes de contrôle interne sont soumis à l'examen périodique des vérificateurs internes, Samson Bélair/Deloitte & Touche, société en nom collectif. Les vérificateurs externes, la vérificatrice générale du Canada ainsi que Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l., ont vérifié les états financiers de la Société pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. Leur rapport indique l'étendue de leur vérification ainsi que leur opinion sur les états financiers.

Le Comité de la vérification et des risques du Conseil d'administration, se composant principalement d'administrateurs indépendants, se réunit périodiquement avec les vérificateurs internes et externes et avec la direction pour examiner l'étendue de la vérification et pour évaluer les comptes rendus de leurs vérifications. Les états financiers ont été examinés et approuvés par le Conseil d'administration, suite à une recommandation du Comité de la vérification et des risques.

Le président et chef de la direction,

Paul Côté

Paul Côté

Le chef des services financiers,

J. R. Paquette

J. R. Paquette

Montréal, Canada
Le 8 février 2006

Rapport des vérificateurs

AU MINISTRE DES TRANSPORTS, DE L'INFRASTRUCTURE ET DES COLLECTIVITÉS

Nous avons vérifié le bilan de VIA Rail Canada inc. au 31 décembre 2005 et les états des résultats et bénéfices non répartis et des flux de trésorerie de l'exercice terminé à cette date. La responsabilité de ces états financiers incombe à la direction de la Société. Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur ces états financiers en nous fondant sur notre vérification.

Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues du Canada. Ces normes exigent que la vérification soit planifiée et exécutée de manière à fournir l'assurance raisonnable que les états financiers sont exempts d'inexactitudes importantes. La vérification comprend le contrôle par sondages des éléments probants à l'appui des montants et des autres éléments d'information fournis dans les états financiers. Elle comprend également l'évaluation des principes comptables suivis et des estimations importantes faites par la direction, ainsi qu'une appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

À notre avis, ces états financiers donnent, à tous les égards importants, une image fidèle de la situation financière de la Société au 31 décembre 2005 ainsi que des résultats de son exploitation et de ses flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Conformément aux exigences de la *Loi sur la gestion des finances publiques*, nous déclarons qu'à notre avis, ces principes ont été appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

De plus, à notre avis, les opérations de la Société dont nous avons eu connaissance au cours de notre vérification des états financiers ont été effectuées, à tous les égards importants, conformément à la partie X de la *Loi sur la gestion des finances publiques* et ses règlements, à la *Loi canadienne sur les sociétés par actions* et aux statuts et règlements administratifs de la Société.

Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.

Ernst & Young s.r.l./s.e.n.c.r.l.
Comptables Agréés

Sheila Fraser

Sheila Fraser, FCA
Vérificatrice générale du Canada

Montréal, Canada
Le 8 février 2006

Bilan

	2005	2004
Actif à court terme		
Trésorerie	2 621 $	9 814 $
Comptes à recevoir	6 723	5 323
Autres créances à recevoir	1 514	2 029
Instruments financiers dérivés (NOTE 10)	5 678	3 976
Stocks	16 105	15 943
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 4)	37 700	–
	70 341	37 085
Actif à long terme		
Immobilisations corporelles (NOTE 3)	571 012	610 012
Fonds de renouvellement des actifs (NOTE 4)	68 489	110 706
Actif au titre des prestations constituées (NOTE 8)	177 245	145 928
Instruments financiers dérivés (NOTE 10)	6 587	2 921
Autres	986	4 752
	824 319	874 319
	894 660 $	911 404 $
Passif à court terme		
Comptes à payer et frais courus (NOTES 5 ET 11)	99 692 $	86 682 $
Produits reportés	8 988	7 403
Autres	–	558
	108 680	94 643
Passif à long terme		
Passif au titre des prestations constituées (NOTE 8)	21 805	19 345
Passifs d'impôts futurs (NOTE 9)	35 408	33 832
Crédits d'impôt à l'investissement reportés	2 639	2 986
Autres	568	364
	60 420	56 527
Financement en capital reporté (NOTE 6)	578 733	635 666
Avoir de l'actionnaire		
Capital-actions (NOTE 7)	9 300	9 300
Surplus d'apport	4 963	4 963
Bénéfices non répartis	132 564	110 305
	146 827	124 568
	894 660 $	911 404 $

ENGAGEMENTS ET EVENTUALITÉS (NOTES 10 ET 15 RESPECTIVEMENT)

CONSULTEZ LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS.

Au nom du Conseil,

James J. Smith, FCA
Administrateur et président du Comité de la vérification et des risques

Donald Pettit
Administrateur et président du Conseil par intérim

État des résultats et des bénéfices non répartis

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(EN MILLIERS)	2005	2004
Produits		
Voyageurs	255 593 $	240 620 $
Revenus de placements	22 017	5 735
Autres	12 150	12 358
	289 760	258 713
Charges		
Rémunération et avantages sociaux	210 825	195 726
Exploitation des trains et carburant (NOTE 10)	97 091	87 560
Gares et autres immeubles	27 818	27 706
Marketing et ventes	27 120	25 254
Matériel de maintenance	23 964	24 382
Fournitures à bord des trains	17 359	16 618
Taxes d'exploitation	11 394	1 557
Avantages sociaux futurs (NOTE 5)	(14 043)	(19 263)
Amortissement et pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	59 599	60 672
Autres	31 025	47 014
	492 152	467 226
Perte d'exploitation avant le financement par le gouvernement du Canada et les impôts sur les bénéfices	202 392	208 513
Financement d'exploitation par le gouvernement du Canada	169 001	177 444
Amortissement du financement en capital reporté (NOTE 8)	57 633	59 354
Bénéfices avant impôts	24 242	28 285
Impôts sur les bénéfices (NOTE 7)	1 983	6 621
Bénéfice net de l'exercice	22 259	21 664
Bénéfices non répartis au début de l'exercice	110 305	88 641
Bénéfices non répartis à la fin de l'exercice	132 564 $	110 305 $

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

État des flux de trésorerie

EXERCICE TERMINÉ LE 31 DÉCEMBRE

(en milliers)	2005	2004
Activités d'exploitation		
Bénéfice net de l'exercice	22 259 $	21 664 $
Éléments hors caisse reliés aux résultats :		
Amortissement des immobilisations corporelles	59 336	59 362
Pertes sur radiations et cessions d'immobilisations corporelles	610	1 657
Gains sur cessions des investissements du fonds de renouvellement des actifs	(7 073)	(766)
Amortissement des primes et des escomptes sur achats d'obligations du fonds de renouvellement des actifs	187	181
Amortissement des crédits d'impôt à l'investissement	(347)	(347)
Amortissement du financement en capital reporté	(57 633)	(59 354)
Impôts futurs	1 576	8 511
Gains non matérialisés sur les instruments financiers dérivés	(5 827)	(4 919)
Fluctuation des éléments hors caisse du fonds de roulement reliés aux résultats	13 720	8 434
Fluctuation des autres actifs à long terme	3 766	766
Fluctuation de l'actif au titre des prestations constituées	(31 317)	(28 646)
Fluctuation du passif au titre des prestations constituées	2 460	1 643
Fluctuation des autres passifs à long terme	(67)	(91)
	1 650	8 095
Activités de financement		
Financement en capital par le gouvernement du Canada	700	20 156
Fluctuation du financement en capital à recevoir du gouvernement du Canada	-	3 710
	700	23 866
Activités d'investissement		
Acquisition de placements du fonds de renouvellement des actifs	(64 787)	(10 659)
Produit de la vente de placements du fonds de renouvellement des actifs	76 190	5 217
Acquisition d'immobilisations corporelles	(21 198)	(20 156)
Produit de la cession d'immobilisations corporelles	252	899
	(9 543)	(24 699)
Trésorerie		
Augmentation (diminution) de l'exercice	(7 193)	7 262
Solde au début de l'exercice	9 814	2 552
Solde à la fin de l'exercice	2 621 $	9 814 $
Représenté par :		
Encaisse et chèques en circulation	126 $	(1 544) $
Placements à court terme, 3,28 %, échéant en janvier 2006 (2004 : 2,51 %)	2 495	11 358
	2 621 $	9 814 $

VOIR LES NOTES AFFÉRENTES AUX ÉTATS FINANCIERS

Notes aux états financiers

1 | POUVOIRS ET OBJECTIFS

VIA Rail Canada inc. est une société d'État nommée à la partie I de l'annexe III de la *Loi sur la gestion des finances publiques*. Elle fut constituée en 1977 en vertu de la *Loi canadienne sur les sociétés par actions*. La vision de la Société est d'être reconnue dans le secteur du transport de voyageurs comme chef de file canadien pour l'excellence du service. Sa mission est de travailler ensemble pour offrir des expériences de voyage qui anticipent les besoins de nos clients, et dépassent leurs attentes. La Société utilise l'infrastructure ferroviaire appartenant à d'autres sociétés de chemin de fer et dépend de celles-ci pour le contrôle de la circulation des trains.

La Société n'est pas mandataire de Sa Majesté. Elle est assujettie aux impôts sur les bénéfices.

La Société a un seul secteur d'exploitation, le transport de voyageurs et des services connexes.

2 | CONVENTIONS COMPTABLES

Ces états financiers ont été dressés par la direction selon les principes comptables généralement reconnus du Canada. Les principales conventions comptables suivies par la Société se résument comme suit :

A | FINANCEMENT PAR LE GOUVERNEMENT DU CANADA

Le financement de l'exploitation, qui est relié aux services, activités et autres opérations engagés par la Société pour exploiter et administrer les services ferroviaires voyageurs au Canada, est comptabilisé à titre de réduction de la perte d'exploitation. Ce montant représente l'écart entre les charges et les produits d'exploitation, excluant les avantages sociaux futurs et les opérations hors caisse reliées aux immobilisations corporelles et aux impôts futurs, et est fondé sur un budget d'exploitation qui est approuvé chaque année par le gouvernement du Canada.

Le financement pour les immobilisations corporelles amortissables est comptabilisé comme financement en capital reporté dans le bilan, et est amorti selon la même méthode et durant les mêmes périodes que celles des immobilisations corporelles connexes. Lors de l'aliénation d'immobilisations corporelles amortissables financées,

la Société constate dans les bénéfices tout solde du financement en capital reporté relatif à ces immobilisations corporelles. Le financement pour les immobilisations corporelles non amortissables est comptabilisé à titre de surplus d'apport.

B | TRÉSORERIE

La trésorerie comprend des placements susceptibles de réalisation relativement rapide, achetés trois mois ou moins avant leur date d'échéance, et sont enregistrées au moindre du coût et de la valeur au marché.

C | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

Les placements à court terme sont enregistrés au moindre du coût et de la valeur du marché, évalués globalement.

Les autres placements du fonds de renouvellement des actifs sont enregistrés au coût. La valeur comptable de ces placements est réévaluée périodiquement en vue de déterminer s'il y a une moins-value durable. Une charge est imputée à l'état des résultats et des bénéfices non répartis au cours de l'exercice dans lequel on a constaté la diminution de valeur.

D | CONSTATATION DES PRODUITS

Les produits tirés du transport de voyageurs sont comptabilisés au moment de la prestation des services. Les produits reçus pour des services ferroviaires à venir sont comptabilisés dans les produits reportés et inclus à ce titre dans le passif à court terme. Les autres produits comprennent des produits de placements ainsi que des produits de tiers et sont comptabilisés lorsqu'il sont gagnés.

E | CONVERSION DE DEVISES

Les comptes en devises sont convertis à l'aide de la méthode temporelle. En vertu de cette méthode, les éléments monétaires du bilan sont convertis au taux de change en vigueur à la fin de l'exercice. Les gains et les pertes résultant de la variation du taux de change sont pris en compte dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis.

Les éléments non monétaires du bilan ainsi que les produits et les charges en monnaie étrangère sont convertis au taux de change en vigueur à la date où les opérations ont été effectuées.

F | STOCKS

Les stocks comprennent principalement des pièces utilisées pour la maintenance du matériel roulant. Ils sont évalués au moindre du coût moyen pondéré et du coût de remplacement, ainsi qu'à la valeur de réalisation nette dans le cas des stocks désuets.

G | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

Les immobilisations corporelles acquises des Chemins de fer nationaux du Canada et du Canadien Pacifique Limitée au début de l'exploitation en 1978 furent enregistrées à leur valeur nette de transfert. Les acquisitions subséquentes, incluant celles en vertu de contrats de location-acquisition, sont enregistrées au coût.

Les coûts de remise en état et de réfection du matériel roulant ainsi que les coûts associés aux améliorations des autres immobilisations corporelles sont capitalisés s'ils sont engagés dans le but d'améliorer la valeur des services ou de prolonger la durée d'utilisation de ces immobilisations, sinon ces coûts sont imputés aux résultats lorsqu'ils sont engagés.

Les immobilisations corporelles mises hors service sont dévaluées à leur valeur nette de réalisation.

L'amortissement des immobilisations corporelles est calculé selon la méthode linéaire à des taux permettant d'amortir le coût de ces immobilisations, moins leur valeur résiduelle, sur leur durée de vie utile estimative comme suit :

Matériel roulant	12 à 30 ans
Immeubles de maintenance	25 ans
Gares et installations	20 ans
Améliorations de l'infrastructure	5 à 40 ans
Améliorations locatives	3 à 20 ans
Machinerie et équipement	4 à 15 ans
Systèmes informatiques	3 à 7 ans
Autres immobilisations corporelles	3 à 10 ans

Les projets en voie de réalisation et les immobilisations corporelles mises hors service ne font pas l'objet d'un amortissement.

H | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La Société utilise la méthode des impôts exigibles pour comptabiliser les impôts sur les bénéfices, selon laquelle le montant des actifs et des passifs d'impôts futurs est constaté comme impôts futurs estimatifs exigibles attribuables aux écarts entre la valeur comptable inscrite aux états financiers et la base d'imposition des actifs et des passifs. Les actifs et les passifs d'impôts futurs sont déterminés en utilisant les taux pratiquement en vigueur pour l'exercice dans lequel on prévoit recouvrer ou régler ces écarts temporaires. L'effet sur les actifs et les passifs d'impôts futurs d'une modification aux taux d'imposition est constaté dans les résultats pour la période qui comprend la date d'entrée en vigueur. Les actifs d'impôts futurs sont constatés dans la mesure où la réalisation est jugée plus probable qu'improbable.

I | CRÉDITS D'IMPÔT À L'INVESTISSEMENT

Les crédits d'impôt à l'investissement sont comptabilisés lorsque des dépenses qualifiées sont encourues et si il y a une assurance raisonnable que les crédits seront réalisés. Ils sont amortis sur la durée estimative d'utilisation des immobilisations corporelles auxquels ils se rapportent. L'amortissement des crédits reportés est présenté en diminution de la charge d'amortissement des immobilisations corporelles. Ces crédits sont compris dans les autres passifs à long terme.

J | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société comptabilise les obligations en vertu de ses régimes de prestations d'avantages sociaux futurs.

Le coût des prestations de retraite et des autres avantages sociaux gagnés par les salariés est établi par des calculs actuariels selon la méthode de répartition des prestations au prorata des services, à partir des hypothèses les plus probables de la direction concernant le rendement prévu des placements des régimes, la progression des salaires, l'âge de départ à la retraite des salariés et les coûts prévus des prestations de soins de santé.

Aux fins du calcul du rendement estimatif des éléments d'actif dans le régime, ces éléments d'actif sont évalués à leur juste valeur.

Le 1 janvier 2000, la Société a adopté, sur une base prospective, la nouvelle norme comptable concernant la comptabilité des avantages sociaux futurs. L'amortissement des actifs et obligations transitoires est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui était de 13 à 14 ans à ce moment.

L'amortissement du coût des services passés est calculé selon la méthode linéaire sur la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs qui est, dans la plupart des cas, estimée à 12 ans.

L'excédent du gain actuariel net cumulé ou de la perte actuarielle nette cumulée supérieur à 10 % du plus élevé des obligations au titre des prestations constituées ou de la juste valeur des éléments d'actif des régimes au cours d'un exercice donné est amorti selon la durée résiduelle moyenne d'activité des groupes de salariés actifs de la Société qui, pour la plupart des cas, est estimée à 12 ans.

Les obligations de la Société à l'égard de l'indemnisation des accidents du travail sont fondées sur les rentes d'invalidités et rentes de survivants établies et conférées ainsi que sur d'autres sommes futures potentielles accordées pour des accidents qui sont survenus jusqu'à la fin de l'exercice. La Société est auto-assurée. Le calcul actuariel de ces obligations au titre des prestations constituées s'effectue selon la méthode de répartition des prestations, qui inclut la meilleure estimation de la direction en ce qui concerne l'augmentation des coûts, ainsi que d'autres hypothèses de nature démographique et financière. La meilleure estimation de la direction tient également compte de l'expérience et des hypothèses des commissions provinciales des accidents du travail. Les gains ou pertes actuariels sont amortis sur une période de sept ans, soit la durée moyenne de ces obligations.

K | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

La Société utilise des instruments financiers dérivés, dont des contrats de Swap, des contrats d'options d'achat et des contrats de change à terme, pour gérer les risques liés aux variations du prix du carburant. Ces instruments dérivés ne visent à effectuer ni des opérations sur valeurs ni des opérations spéculatives. Actuellement, la Société n'applique pas la comptabilité de couverture à ses instruments financiers dérivés.

Les instruments financiers dérivés sont inclus dans le bilan à leur entrée en vigueur, puis retirés lorsqu'ils sont échus ou liquidés. À l'entrée en vigueur de chaque instrument dérivatif, la juste valeur est constatée dans le bilan en tant qu'actif ou passif, et les fluctuations de cette juste valeur sont comptabilisées dans les charges liées à l'exploitation des trains et carburant. Les instruments financiers dérivés dont la juste valeur est positive sont comptabilisés en tant qu'actifs provenant d'instruments financiers dérivés, et ceux dont la juste valeur est négative, en tant que comptes à payer et frais courus et autres passifs à long terme.

L | INCERTITUDE RELATIVE À LA MESURE

La préparation des états financiers selon les principes comptables généralement reconnus du Canada exige que la direction établisse des estimations et des hypothèses qui influent sur les montants présentés pour l'actif et le passif ainsi que les produits et les charges, et sur la présentation des éléments d'actif et de passif éventuels. Les évaluations les plus importantes impliquent les passifs et autres réclamations contre la Société, les avantages sociaux futurs, les passifs d'impôts futurs ainsi que la vie utile des immobilisations corporelles. Les résultats réels pourraient différer de ces estimations et ces différences pourraient être importantes.

M | PROGRAMME *VIA PRÉFÉRENCE*

Les coûts différentiels des voyages-récompenses accordés par la Société dans le cadre de son programme *VIA Préférence*, qui vise à récompenser ses clients les plus assidus, sont comptabilisés au fur et à mesure que ces voyages - récompenses sont gagnés, et présentés au poste comptes à payer et frais courus.

N | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

Les transactions non monétaires sont consignées à la juste valeur estimative des biens ou services reçus, ou encore, à la juste valeur estimative des services donnés, selon celle qui peut être déterminée avec la plus grande fiabilité. Les recettes générées par les transactions non monétaires sont constatées lorsque les services connexes sont rendus. Les charges résultant des transactions non monétaires sont constatées pendant la période où les tiers ont fourni les biens ou services.

3 | IMMOBILISATIONS CORPORELLES

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005			2004		
	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE	COÛT	AMORTISSEMENT CUMULÉ	VALEUR NETTE
Terrains	5,0	-	5,0	5,0		5,0
Matériel roulant	746,9	413,4	333,5	738,2	378,1	360,1
Immeubles de maintenance	181,8	124,6	57,2	179,9	116,3	63,6
Gares et installations	44,2	26,6	17,6	44,1	24,4	19,7
Améliorations de l'infrastructure	141,4	50,1	91,3	137,0	46,5	90,5
Améliorations locatives	113,0	87,4	25,6	112,8	82,3	30,5
Machinerie et équipement	34,2	28,5	5,7	33,7	27,5	6,2
Systèmes informatiques	44,1	39,9	4,2	42,6	36,5	6,1
Autres immobilisations corporelles	20,2	19,3	0,9	20,0	19,1	0,9
	1 330,8	789,8	541,0	1 313,3	730,7	582,6
Projets en voie de réalisation			28,7			25,3
Immobilisations corporelles mises hors service (valeur nette de réalisation)			1,3			2,1
			571,0			610,0

Au 31 décembre 2005, les projets en voie de réalisation se composent principalement de projets de matériel roulant pour 23,4 millions de dollars (2004 : 21,1 millions de dollars) et de projets d'améliorations de l'infrastructure et des systèmes informatiques pour 3,1 millions de dollars (2004 : 3,4 millions de dollars).

4 | FONDS DE RENOUVELLEMENT DES ACTIFS

La Société a été autorisée par le Conseil du Trésor du gouvernement du Canada à constituer un fonds réservé pour financer de futurs projets d'immobilisations corporelles. Les fonds proviennent du produit de la vente ou de la location des actifs excédentaires et d'au plus 5 millions de dollars annuellement de financement du Gouvernement approuvé mais non dépensés, jusqu'en 2006.

Le fonds de renouvellement des actifs inclut les placements ci-dessous :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005		2004	
	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ	COÛT	VALEUR DU MARCHÉ
Obligations du gouvernement du Canada	18,2	25,0	19,8	26,2
Autres obligations et débentures canadiennes	16,1	17,6	20,8	22,8
Participation dans un fonds mutuel d'actions	58,4	61,7	57,7	67,6
Encaisse et placements à court terme	13,5	13,5	12,4	12,4
	106,2	117,8	110,7	129,0
Retraits anticipés	37,7			
Portion long terme	68,5		110,7	

Le Conseil du Trésor a approuvé une somme de 66,9 millions de dollars (2004 : 39,5 millions de dollars) pour financer les déficits d'exploitation de 2005 et des exercices précédents ainsi que certaines dépenses en immobilisations corporelles. Le solde du fonds de renouvellement des actifs, qui s'établit à 39,4 millions de dollars (2004 : 71,2 millions de dollars), représente des fonds qui sont destinés à des investissements futurs en immobilisations corporelles.

En 2005, le Conseil du Trésor a approuvé l'utilisation du fonds de renouvellement des actifs pour financer le déficit d'exploitation de 6,9 millions de dollars et les dépenses en immobilisations corporelles de 20,5 millions de dollars.

La partie court terme du fonds de renouvellement des actifs représente le montant que la Société prévoit retirer du fonds en 2006 pour les charges d'exploitation et les dépenses en immobilisations corporelles.

La moyenne pondérée des taux de rendement effectifs des obligations et débentures ainsi que des placements à court terme au 31 décembre 2005 était de 5,10 % (2004 : 5,01 %) et la moyenne pondérée des termes au 31 décembre 2005 était de 7 ans (2004 : 8 ans).

La juste valeur des obligations, de la participation dans un fonds mutuel d'actions et des placements à court terme est équivalente à la valeur du marché établie en fonction du cours acheteur à la date du bilan.

La Société s'expose à un risque de crédit rattaché au fonds de renouvellement des actifs. Pour atténuer ce risque, elle se conforme aux *Lignes directrices concernant la gestion des risques financiers pour les sociétés d'État* émises par le Ministère des Finances ainsi qu'aux directives de placement de la Société, et investit dans des instruments financiers de haute qualité.

5 | COMPTES À PAYER ET FRAIS COURUS

Les comptes à payer et frais courus incluent ce qui suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005	2004
Frais courus	31,9	31,5
Salaires à payer et courus	31,7	25,6
Comptes fournisseurs	25,5	22,6
Impôt sur le capital et taxes de vente à payer	7,6	4,0
Instruments financiers dérivés	1,2	1,4
Passif à court terme des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation	1,7	0,8
Compte à payer au Gouvernement du Canada	-	0,7
Autres	0,1	0,1
	99,7	86,7

6 | AVANTAGES SOCIAUX FUTURS

La Société offre, à tous ses employés permanents, des régimes de retraite à prestations déterminées capitalisés, ainsi que des régimes de prestations après retraite et après l'emploi non capitalisés, tels l'assurance-vie, une couverture des soins de santé et des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail.

Les régimes de retraite à prestations déterminées sont fondés sur les années de service et le salaire moyen de fin de carrière.

Chaque année, les prestations de retraite connaissent une augmentation correspondant à 50 % de la hausse de l'indice des prix à la consommation pour les 12 mois terminés en décembre. L'augmentation annuelle est plafonnée à 3 %.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après retraite non capitalisés a été effectuée en date du 31 juillet 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 juillet, 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime de prestations après l'emploi non capitalisés a été effectuée en date du 31 août 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 31 août, 2007.

La dernière évaluation actuarielle du régime des prestations auto-assurées versées au titre de l'Indemnisation des accidents du travail a été effectuée en date du 1 janvier 2004. La prochaine évaluation actuarielle sera effectuée en date du 1 janvier, 2007.

Les dernières évaluations des régimes de retraite ont été effectuées en date du 31 décembre 2004 par des actuaires externes membres de l'Institut canadien des actuaires. Les résultats de la prochaine évaluation actuarielle, effectuée en date du 31 décembre 2007, seront disponibles en juin 2008.

L'évaluation actuarielle du régime complémentaire de retraite de la haute direction a lieu chaque année, la dernière évaluation a été effectuée en date du 31 décembre 2004.

Selon ces évaluations actuarielles et les prévisions au 31 décembre, les principaux résultats des évaluations sont dans l'ensemble les suivants :

(EN MILLION DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2005	2004	**2005**	2004
OBLIGATIONS AU TITRE DES PRESTATIONS CONSTITUÉES :				
Solde au début de l'exercice	**1 351,6**	1 260,6	**27,5**	29,5
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**20,0**	14,7	**4,5**	4,0
Cotisations des salariés	**9,8**	10,2	**-**	-
Intérêts débiteurs	**76,3**	74,4	**1,6**	1,7
Prestations versées	**(79,8)**	(78,8)	**(5,8)**	(6,1)
Modifications des régimes	**-**	-	**-**	0,2
Prestations de cessation spéciales	**1,8**		**0,1**	
Pertes actuarielles (gains actuariels)	**131,7**	70,5	**1,9**	(1,8)
Solde à la fin de l'exercice	**1 511,4**	1 351,6	**29,8**	27,5
JUSTE VALEUR DES ACTIFS DES RÉGIMES :				
Solde au début de l'exercice	**1 465,2**	1 370,1	**-**	
Rendement réel des actifs des régimes	**256,3**	162,5	**-**	
Cotisations de l'employeur	**7,5**	1,2	**5,8**	6,1
Cotisations des salariés	**9,8**	10,2	**-**	
Prestations versées	**(79,8)**	(78,8)	**(5,8)**	(6,1)
Solde à la fin de l'exercice	**1 659,0**	1 465,2	**-**	-

Le pourcentage de la juste valeur totale des actifs des régimes de retraite au 31 décembre, présentée selon les principales catégories :

	2005	2004
CATÉGORIES D'ACTIF :		
Titres de participation (marché public)	**57,2 %**	58,3 %
Titres à revenu fixe (marché public)	**34,1 %**	34,7 %
Capitaux propres, fonds de couverture et autres	**7,5 %**	5,7 %
Immobilier	**1,2 %**	1,3 %
	100,0 %	100,0 %

(EN MILLION DE DOLLARS)	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2005	2004	**2005**	2004
RAPPROCHEMENT DE LA SITUATION DE CAPITALISATION :				
Juste valeur des actifs des régimes	**1 659,0**	1 465,2	**-**	-
Obligation au titre des prestations constituées	**1 511,4**	1 351,6	**29,8**	27,5
Situation de capitalisation – excédent (déficit)	**147,6**	113,6	**(29,8)**	(27,5)
Perte (gain actuariel) actuarielle nette non amortie	**276,8**	311,7	**1,6**	(0,3)
Coût non amorti des services passés	**3,1**	3,5	**0,5**	0,6
Obligation transitoire non amortie	**(250,3)**	(282,9)	**6,8**	9,3
	177,2	145,9	**(20,9)**	(17,9)
Passif à long terme des frais de réorganisation	**-**	-	**(0,9)**	(1,4)
Actif (passif) au titre des prestations constituées	**177,2**	145,9	**(21,8)**	(19,3)

COMPOSANTES DES COÛTS DE L'EXERCICE CONSTATÉS AU TITRE DES PRESTATIONS DÉTERMINÉES :				
Coût des services rendus au cours de l'exercice	**20,0**	14,7	**4,5**	4,0
Intérêts débiteurs	**76,3**	74,4	**1,6**	1,7
Rendement réel des actifs des régimes	**(256,3)**	(162,5)	**-**	-
Pertes actuarielles (gains actuariels)	**131,7**	70,5	**1,9**	(1,8)
Prestations de cessation spéciales	**1,8**	-	**0,1**	
Modifications des régimes	**-**	-	**-**	0,2
Composantes du coût (revenu) des avantages sociaux futurs avant ajustements visant à prendre en compte la nature à long terme de ce coût	**(26,5)**	(2,9)	**8,1**	4,1
AJUSTEMENT VISANT À PRENDRE EN COMPTE LA NATURE À LONG TERME DU COÛT DES AVANTAGES SOCIAUX FUTURS :				
Écart entre :				
le rendement prévu et le rendement réel des actifs des régimes pour l'exercice	**153,1**	62,8	**-**	-
le montant de la (perte actuarielle) gain actuariel constaté pour l'exercice et le montant réel de la (perte actuarielle) gain actuariel sur l'obligation au titre des prestations constituées pour l'exercice	**(118,2)**	(55,2)	**(1,9)**	1,7
l'amortissement du coût des services passés pour l'exercice et les modifications effectives des régimes pour l'exercice	**0,4**	0,4	**0,1**	(0,1)
Amortissement de l'obligation transitoire	**(32,5)**	(32,5)	**2,4**	2,4
Coûts (revenus) constatés au titre des prestations déterminées	**(23,7)**	(27,4)	**8,7**	8,7

La charge pour les avantages sociaux futurs dans l'état des résultats et des bénéfices non répartis inclue le revenu net pour les régimes de retraite, la charge nette pour les autres régimes de prestation ainsi que le redressement de la charge à payer au titre des frais de restructuration du réseau et provision pour réorganisation de 1,0 million de dollars (2004 : (0,1) million de dollars).

	RÉGIMES DE RETRAITE		AUTRES RÉGIMES DE PRESTATIONS	
	2005	2004	**2005**	2004
MOYENNE PONDÉRÉE DES PRINCIPALES HYPOTHÈSES :				
Obligation au titre des prestations constituées au 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,00 %	5,75 %	5,00 %	5,75 %
Taux de croissance de la rémunération	3,25 %	3,25 %	3,25 %	3,25 %
Coût des prestations pour les exercices terminés le 31 décembre :				
Taux d'actualisation	5,75 %	6,00 %	5,75 %	6,00 %
Taux de rendement prévu des actifs des régimes, à long terme	7,25 %	7,50 %	-	
Taux de croissance de la rémunération	3,25 %	3,00 %	3,25 %	3,00 %
Taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé au 31 décembre :				
Taux tendanciel initial du coût des soins de santé	-		6,50 %	7,12 %
Niveau vers lequel baisse le taux tendanciel	-		3,37 %	3,37 %
Année où le taux devrait se stabiliser	-		2011	2011

ANALYSE DE SENSIBILITÉ

Les taux tendanciels hypothétiques de coût des soins de santé ont une incidence importante sur les montants présentés pour les régimes d'assurance maladie. Une augmentation et une diminution d'un point de pourcentage des taux tendanciels hypothétiques du coût des soins de santé se répercuteraient ainsi pour 2005.

EN MILLIERS DE DOLLARS	AUGMENTATION	DIMINUTION
Total du coût des prestations au titre de services rendus et des intérêts débiteurs	19	(17)
Obligation au titre des prestations constituées	228	(203)

7 | IMPÔTS SUR LES BÉNÉFICES

La composition des charges (recouvrement) d'impôts sur les bénéfices de la Société s'établit comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005	2004
Impôts (recouvrement) sur les bénéfices	0,4	(1,9)
Impôts futurs	1,6	8,5
Impôts sur les bénéfices	2,0	6,6

L'impôts sur les bénéfices nets de l'exercice diffère du montant qui serait calculé en appliquant le taux d'imposition combiné fédéral-provincial réglementaire de 32,3 % (2004 : 32,3 %) sur les bénéfices avant impôts. Les écarts s'expliquent comme suit :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005	2004
Impôts calculé – taux réglementaires	7,8	9,1
Écarts permanents :		
Impôt (recouvrement) des grandes sociétés	0,4	(1,9)
Partie non imposable des gains en capital et comptables	(3,5)	(0,7)
Partie non imposable des dividendes reçus	(0,2)	(0,2)
Constatation des avantages fiscaux n'ayant pas déjà été constatés dans les immobilisations corporelles	(2,7)	
Autres	0,2	0,3
	2,0	6,6

Les impôts futurs sur les bénéfices tiennent compte de l'effet fiscal net des écarts temporaires entre la valeur comptable des actifs et des passifs inscrite aux états financiers, et les montants servant au calcul de l'impôt. Les composantes importantes des actifs et des passifs d'impôts sur les bénéfices de la Société sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005	2004
Actifs d'impôts futurs :		
Immobilisations corporelles	(18,2)	(8,1)
Éventualités, autres passifs et montants nets	(5,0)	(4,0)
Passif au titre des prestations constituées	(7,1)	(6,3)
Pertes fiscales reportées	(6,9)	(2,5)
	(37,2)	(20,9)
Moins la provision pour moins-value	12,2	5,9
	(25,0)	(15,0)
Passifs d'impôts futurs :		
Actif au titre des prestations constituées	58,5	47,2
Gains non réalisés relié aux instruments financiers dérivés	1,9	1,6
	60,4	48,8
Passifs d'impôts futurs net	35,4	33,8

La Société a 22,2 millions de dollars de pertes fiscales fédérales autres qu'en capital, non utilisées, reportées sur les exercices ultérieurs, dont les échéances sont les suivantes :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
2007	2,2
2008	4,0
2010	0,7
2014	3,3
2015	12,0
	22,2

8 | FINANCEMENT EN CAPITAL REPORTÉ

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	2005	2004
Solde au début de l'exercice	635,7	674,9
Financement du gouvernement du Canada pour les immobilisations corporelles amortissables	0,7	20,2
Amortissement du financement en capital reporté	(57,6)	(59,4)
Solde à la fin de l'exercice	578,8	635,7

9 | CAPITAL-ACTIONS

Le capital-actions autorisé de la Société est composé d'un nombre illimité d'actions ordinaires sans valeur nominale. Aux 31 décembre 2005 et 2004, 93 000 actions à 100 dollars l'action sont émises et entièrement libérées.

10 | ENGAGEMENTS

A | Les paiements minimums exigibles en vertu des contrats de location-exploitation ayant trait principalement à des immeubles et à du matériel informatique sont les suivants :

(EN MILLIONS DE DOLLARS)	
2006	16,5
2007	16,8
2008	15,9
2009	8,8
2010	5,7
Exercices ultérieurs proportionnellement jusqu'en 2049	163,6
	227,3

B | Au 31 décembre 2005, la Société avait des engagements d'achats pour un montant de 5,7 millions de dollars reliés principalement à des projets de publicités ainsi que la maintenance et la finalisation des projets reliés au matériel roulant.

C | La Société a conclu des contrats de service pour l'utilisation des voies et le contrôle de l'exploitation des trains. Ces contrats seront en vigueur jusqu'au 31 décembre 2008.

D | La Société a émise des lettres de crédit d'une valeur totale approximative de 19,9 millions de dollars (2004 : 21,8 millions de dollars) en faveur de diverses commissions gouvernementales provinciales de santé et sécurité au travail, à titre de garantie pour les paiements futurs.

11 | INSTRUMENTS FINANCIERS DÉRIVÉS

Parmi les différents instruments financiers dérivés que la Société utilise, on retrouve les contrats de Swap, qui concernent soit des produits, ou des Swaps liés au prix d'un produit où les parties échangent des paiements au comptant en se fondant sur les fluctuations du prix du produit (mazout domestique), ou sur un indice du marché, tout en fixant le prix qu'elles paient en réalité pour le carburant. La Société a également fait appel à des options d'achat qui lui donnent le droit et non l'obligation d'acheter un contrat à terme à un prix déterminé pendant un certain temps contre un acquittement de prime. Ce contrat oblige le vendeur de l'option à vendre le contrat à terme sous-jacent au prix désigné si cette option est exercée à ce prix. Ces options d'achat ne peuvent plus être exercées si le prix du produit dépasse un seuil de déclenchement après une période de temps donnée. Les contrats de change à terme et les contrats à terme sur devises représentent des ententes contractuelles pour acheter ou pour vendre des dollars américains à un prix précisé et à une date future convenue.

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur positive :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXE PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR ($ CAN (MILLIERS)	
				2005	2004
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2005	**0,650**	**4 536**	**-**	2 747
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2005	**0,867**	**3 024**	**-**	1 056
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2006	**1,560**	**2 016**	**572**	
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2006	**0,818**	**4 536**	**5 098**	1 516
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2007	**0,800**	**4 536**	**5 085**	1 250
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2007	**1,498**	**2 016**	**743**	
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2007	**1,780**	**1 008**	**64**	
Pétrole brut – Swap	31 déc. 2008	**1,457**	**2 016**	**690**	
				12 252	6 569

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	SEUIL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR – EN $ CAN (MILLIERS)	
					2005	2004
Pétrole brut – Option d'achat	31 déc. 2005	1,140	1,450	3 696	-	173
Pétrole brut – Option d'achat	31 déc. 2006	1,065	1,450	2 520	**	155
					-	328

** Cet instrument financier dérivé avait une juste valeur négative en 2005.

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2005	2004
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,148	824	8	
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,147	1 859	5	
				13	
				12 265	6 897

À la fin de l'exercice, la Société détenait les instruments financiers dérivés suivants avec une juste valeur négative :

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	TAUX DE CHANGE À TERME $ CAN / $ US	MONTANT NOMINALE DE RÉFÉRENCE EN $ US (MILLIERS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2005	2004
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,314	5 570	-	(619)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,290	2 177	-	(191)
Opération de change	Mensuelle en 2005	1,268	1 565	-	(102)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,290	2 117	(273)	(188)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,277	357	(42)	(27)
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,189	5 999	(182)	
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,170	3 730	(46)	
Opération de change	Mensuelle en 2006	1,181	4 098	(94)	
Opération de change	Mensuelle en 2007	1,179	9 369	(254)	
				(891)	(1 127)

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX FIXE PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
				2005	2004
Pétrole brut – Swap	30 avril 2005	1,240	1 848	-	(86)
Pétrole brut – Swap	30 avril 2005	1,543	672	-	(207)
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2006	2,033	2 016	(507)	
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2006	1,850	2 016	(91)	
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2007	1,844	1 008	(6)	
Pétrole brut – Swap	31 décembre 2008	1,799	1 008	(10)	
				(614)	(293)

DESCRIPTION	ÉCHÉANCE	PRIX PLAFOND PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	SEUIL DE DÉCLENCHEMENT PAR GALLON AMÉRICAIN ($ US)	QUANTITÉ NOMINALE DE RÉFÉRENCE (MILLIERS DE GALLONS AMÉRICAINS)	JUSTE VALEUR EN $ CAN (MILLIERS)	
					2005	2004
Pétrole brut – Option d'achat	31 décembre 2006	1,065	1,450	2 520	(13)	
					(1 518)	(1 420)

Au 31 décembre 2005, la juste valeur du solde positif des instruments financiers dérivés ci-dessus s'établissait à 12,3 millions de dollars (2004 : 6,9 millions de dollars). De cette somme, 5,7 millions de dollars sont comptabilisés comme des actifs à court terme (2004 : 4,0 millions de dollars) et 6,6 millions de dollars comme des actifs à long terme (2004 : 2,9 millions de dollars). Du solde négatif de 1,5 million de dollars (2004 : 1,4 million de dollars), 1,2 million de dollars (2004 : 1,4 million de dollars) est inclus dans la catégorie « Comptes à payer et frais courus » en tant que passif à court terme provenant des instruments financiers dérivés, et 0,3 million de dollars est inclus dans la catégorie « Autres » en tant que passif à long terme provenant des instruments financiers dérivés.

Les charges « Exploitation des trains et carburant » comprennent un gain réalisé et non réalisé net de 13,5 millions de dollars (2004 : 10,3 millions de dollars) provenant des instruments financiers dérivés.

La Société s'expose à un risque de crédit dans le cas où la contrepartie aux instruments financiers dérivés ne respecte pas ses obligations. Cependant, la Société ne croit pas qu'une telle éventualité puisse se concrétiser, compte tenu de la qualité de la cote de crédit de la contrepartie.

12 | JUSTE VALEUR DES INSTRUMENTS FINANCIERS

La juste valeur estimative des instruments financiers constatés, à l'exception du fonds de renouvellement des actifs, correspond approximativement à leur valeur comptable du fait qu'il s'agit d'éléments à court terme.

13 | OPÉRATIONS ENTRE APPARENTÉS

La Société appartient au gouvernement du Canada et est donc apparentée à tous les ministères et organismes créés par ce dernier. La Société conclut des opérations avec ces entités dans le cours normal de ses activités à des conditions commerciales applicables à tous les particuliers et entreprises et ces opérations sont comptabilisées à leur valeur d'échange. Autre que ce qui est inscrit aux états financiers les opérations entre apparentés ne sont pas importants.

14 | OPÉRATIONS NON MONÉTAIRES

La Société a enregistré des recettes provenant de transactions non monétaires d'une valeur approximative de 1,0 million de dollars (2004 : 1,6 million de dollars) à titre de « Produits voyageurs » dans les états joints des résultats et des bénéfices non répartis pour l'exercice terminé le 31 décembre 2005. La Société a également comptabilisé des charges non monétaires d'un montant de 1,0 million de dollars (2004 : 2,7 millions de dollars) dans les états joints des résultats et des bénéfices non répartis, principalement en « Marketing et ventes », et d'autres frais résultant de transactions non monétaires.

15 | ÉVENTUALITÉS

A | Appelé à se prononcer sur un litige opposant la Société et le Conseil des Canadiens avec déficiences (CCD), l'Office des transports du Canada (OTC) a tranché en faveur du Conseil en octobre 2003. Ayant conclu à la présence de certains obstacles abusifs pour les personnes avec déficiences, l'OTC a enjoint la Société à redessiner et reconstruire ses voitures Renaissance.

Le 2 mars 2005, la Société a réussi à faire renverser la décision antérieure de l'OTC par un jugement de la Cour d'appel fédérale. Cette décision d'appel a ensuite été portée en appel devant la Cour suprême du Canada par le CCD. L'audience devrait avoir lieu en mai 2006.

Si la décision de l'OTC devait être maintenue, le coût des modifications des voitures Renaissance serait important. La Société est d'avis que le coût pourrait se situer entre 50 et 100 millions de dollars. Ce montant dépasserait le financement autorisé par le gouvernement du Canada pour le projet des voitures Renaissance. Aucune provision n'a été comptabilisée dans les états financiers pour des modifications importantes de ces voitures.

B | La Société a entrepris de restructurer son effectif en 1997, ce qui a conduit à l'élimination d'un certain nombre de postes. Ces changements ont fait l'objet de diverses décisions ainsi que de procédures de médiation et d'arbitrage du Conseil canadien des relations industrielles (CCRI).

Le CCRI s'est prononcé sur cette affaire en mai 2003 et a ordonné à la Société de verser, dans certaines circonstances, des salaires rétroactifs aux anciens chefs de train. La Cour suprême a décidé de ne pas autoriser la Société à en appeler de la décision de la Cour d'appel fédérale appuyant la décision du CCRI.

La Société est en attente d'une décision de l'arbitre.

Dans ses résultats financiers de 2004, la Société a comptabilisé une provision pour ces coûts estimés.

C | La Société a évalué l'ensemble de ses opérations, de ses sites et de ses installations afin de déterminer les risques posés à l'environnement. Les sites et les installations considérés susceptibles d'être contaminés feront l'objet d'enquêtes plus poussées au cours des prochaines années. Des plans d'action seront établis pour les installations et les sites qui exigent l'application de mesures de décontamination ou d'atténuation des effets nuisibles.

La Société n'est pas en mesure d'estimer les coûts liés à ces risques, par conséquent elle n'a fait aucune provision à cet effet dans les états financiers.

D | Dans le cours normal de son exploitation, la Société fait l'objet de réclamations ou de poursuites judiciaires dont elle ne peut prédire l'issue avec certitude. La direction a constitué, dans les comptes visés, des provisions qu'elle juge suffisantes et est d'avis que la résolution de telles éventualités ne devrait pas avoir d'incidence défavorable importante sur la situation financière de la Société.

16 | RECLASSIFICATION

Les états financiers comparatifs ont été reclassés afin de se conformer à la présentation des états financiers de 2005.

Annuaire de la Société

CONSEIL D'ADMINISTRATION

Paul Côté
président et chef de la direction
Montréal (Québec)

*__Michel Crête__
Montréal (Québec)

*__Steven Cummings__
Montréal (Québec)

*__Angela Ferrante__
Toronto (Ontario)

*__Paul Fraser__
Surrey (Colombie-Britannique)

Jean-Louis Hamel
Montréal (Québec)

Wendy Kelly
Regina (Saskatchewan)

*__Margaret MacInnis__
Halifax (Nouvelle-Écosse)

*__Lore Mirwaldt__
Winnipeg (Manitoba)

Donald Pettit
président du Conseil par intérim
Vancouver (Colombie-Britannique)

Timothy Reid
Toronto (Ontario)

*__Charles Ross__
London (Ontario)

*__Kenneth Savage__, CA, CFP
Fredericton (Nouveau-Brunswick)

James J. Smith, FCA
Winnipeg (Manitoba)

*__Louis Tremblay__
Cornwall (Ontario)

DIRIGEANTS

Paul Côté
président et chef de la direction

Christena Keon Sirsly
chef de la stratégie de l'entreprise

J. Roger Paquette
chef des services financiers

Steve Del Bosco
vice-président, Marketing

Mike Greenberg
vice-président, Environnement, Approvisionnement et Immeubles

Carole Mackaay
avocat général et secrétaire

John Marginson
chef de l'exploitation

Denis Pinsonneault
vice-président, Ressources humaines

*Indique les nouveaux membres nommés en 2005. Le Conseil d'administration souhaite remercier les membres sortants pour leur contribution importante :

Greg Black
Jacqueline L. Boutet
Alan Chapple
Anthony Friend, C.M.
Barbara Kane
Yvon LeBlanc, C.M.
Marlene McGraw, CA

Donald Pettit, président du Conseil par intérim, et Paul Côté, président et chef de la direction sont membres ex officio de chacun des Comités du Conseil

COMITÉS DU CONSEIL

Comité de la vérification et des risques

James J. Smith, FCA, président
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Kenneth Savage, CA, CFP
Louis Tremblay

Comité des ressources humaines

Donald Pettit, président
Michel Crête
Angela Ferrante
Margaret MacInnis
Timothy Reid
James J. Smith, FCA

Comité des placements

Vacant, président
Steven Cummings
Jean-Louis Hamel
Kenneth Savage, CA, CFP
Louis Tremblay

Comité de la gouvernance d'entreprise

Jean-Louis Hamel, président
Angela Ferrante
Wendy Kelly
Margaret MacInnis
Charles Ross

Comité de la planification et des finances

James J. Smith, FCA, président
Michel Crête
Wendy Kelly
Timothy Reid
Charles Ross
Kenneth Savage, CA, CFP

Comité exécutif

Donald Pettit, président
Paul Côté
Jean-Louis Hamel
James J. Smith, FCA

BUREAUX DE VIA

Siège social et Québec
3, Place Ville-Marie
Bureau 500
Montréal (Québec)
H3B 2C9
(514) 871-6000

Adresse postale
Case postale 8116
Succursale A
Montréal (Québec)
H3C 3N3

Atlantique
1161, rue Hollis
Halifax (Nouvelle-Écosse)
B3H 2P6
(902) 494-7900

Ontario
65, rue Front Ouest
Bureau 222
Toronto (Ontario)
M5J 1E6
(416) 956-7600

Ouest
146-123, rue Main
Winnipeg (Manitoba)
R3C 1A3
(204) 949-7447

1150, rue Station
Vancouver (C.-B.)
V6A 4C7
(604) 640-3700

SITE WEB

www.viarail.ca